



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета № 31 (1202) 2 – 8 августа 2021 года

ХРОНИКА

- Министр транспорта РФ Виталий Савельев вручил государственные и ведомственные награды работникам отрасли.
- Новый руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Олег Шахмарданов представлен коллективу.
- Открыта навигация в Певек – самом северном морском порту России.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Полноводным станет Дон

До 2030 года на улучшение состояния реки Дон планируется направить более 100 млрд руб. Об этом говорится в плане мероприятий по ее оздоровлению и восстановлению водохозяйственного комплекса, который утвердил Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

Всего в документ вошли 22 инициативы. Одна из важнейших – строительство Багаевского гидроузла. Стоимость объекта – 29 млрд руб. Окончание работ намечено на 2024 год.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Можем и должны

В Комитете СФ по социальной политике прошло совещание на тему «Развитие круизного туризма по реке Волге», которое провел заместитель председателя Комитета СФ по социальной политике Мохамед Ахмадов.

В совещании приняли участие представители Министерства транспорта РФ, Министерства просвещения РФ, Ростуризма, руководители судоходных компаний, учреждений культуры и туризма Астраханской, Волгоградской, Нижегородской областей.

Окончание на 2-й стр.

В ГОСУДМЕ РФ



Контроль необходим

В Госдуме поддержали поэтапное введение электронного сервиса проверки таксистов. «Запуск комплексной информационной системы «Аналитика работы такси» в Москве поможет контролировать занятость водителей и снизить число нарушений таксистами», – заявил член Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

Система будет способна отслеживать прохождение ежесменного медосмотра водителем и своевременные техосмотры машин. Главное – она будет следить за тем, чтобы таксисты работали не больше 40 часов. Отсутствие контроля режима работы и отдыха дает о себе знать – аварийность повышается.

О ГЛАВНОМ

Для России с ее колоссальной территорией развитие гражданского авиостроения всегда было и всегда будет одним из безусловных приоритетов, потому что от эффективной работы отрасли напрямую зависит транспортная доступность и связанность регионов, увеличение объемов пассажирских и грузоперевозок, мобильность граждан.

Президент России Владимир Путин



Тоннель ускорит движение

Благодаря запуску объекта пропускная способность БАМа возрастет многократно



СОБЫТИЕ

Президент России Владимир Путин в режиме видеоконференции принял участие в запуске железнодорожного движения по второму Байкальскому тоннелю, который пересекает Байкальский хребт и соединяет два субъекта РФ – Иркутскую область и Республику Бурятия. Также в режиме видеоконференции в торжественной церемонии принял участие министр транспорта РФ Виталий Савельев.

Строительство тоннеля началось в 2014 году в рамках проекта модернизации и развития БАМа и Транссиба, который реализуется в соответствии с поручениями Президента и Правительства России.

Новый Байкальский тоннель – самое грандиозное сооружение этой программы и одно из крупнейших искусственных сооружений в России. Западный портал тоннеля расположен восточнее станции Дельбичинда в Казанчиро-Ленском районе Иркутской области, восточный – в Республике Бурятия, рядом со станцией Дабан, в 52 км от Северобайкальска.

Сегодня мы запускаем железнодорожное движение по второй нитке Байкальского тоннеля. Его создание – это большое достижение для нашей транспортной отрасли и очень важное для всей

национальной экономики. С вводом нового тоннеля пропускная способность одной из ключевых железнодорожных магистралей существенно возрастет. Безусловно, это откроет новые возможности для бизнеса, для увеличения грузоперевозок на Восточном полигоне в целом, для реализации транзитного потенциала России. Дополнительный импульс к развитию получат экономика и социальная сфера целого ряда регионов

ВЛАДИМИР ПУТИН:

Мы запускаем железнодорожное движение по второй нитке Байкальского тоннеля. Его создание – это большое достижение для нашей транспортной отрасли и очень важное для всей национальной экономики. С вводом нового тоннеля пропускная способность одной из ключевых железнодорожных магистралей существенно возрастет.

Сибири и Дальнего Востока, – сказал Владимир Путин на церемонии запуска железнодорожного движения по второму Байкальскому тоннелю.

Существующий однопутный тоннель – одно из самых узких мест на БАМе. Поезда на перегоне Дельбичинда – Дабан часто простаивают в ожидании пропуска встречных составов. Новый тоннель расположен

в 35 м от старого. Открытие нового Байкальского тоннеля и второго пути на лимитирующем участке Дельбичинда – Дабан позволит увеличить пропускную способность с 17 до 85 пар поездов в сутки, провозную – с 13,2 до 32,4 млн тонн грузов в год, то есть в 2,5 раза.

Строительно-монтажные работы на объекте начались в 2014 году. Прокладка тоннеля была завершена 5 марта 2018 года. При ее выполнении возникали сложности,

действующие 1,5 тыс. человек, более 100 единиц горно-шахтного оборудования, строительно-дорожные машины и транспортных средства.

Министр транспорта РФ Виталий Савельев предложил главе государства наградить за выполненную работу представителей ОАО «РЖД» и строителей Байкальского тоннеля. Он отметил, что работы проводились в кратчайшие сроки. Президент России поручил проработать вопрос награждения и представить предложения.

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров доложил главе государства о стопроцентной готовности объекта к пуску в эксплуатацию. Он сообщил президенту, что все системы работают в штатном режиме, и попросил разрешения дать команду на старт «Разрешаю», – сказал Владимир Путин.

«Поездной диспетчер Северо-Байкальского района разрешаю открыть движение по второму Байкальскому тоннелю», – произнес Олег Белозеров. Диспетчер связался с машинистом поезда, все переговоры транслировались по громкой связи для участников митинга. Движение по тоннелю было открыто. Первый поезд пересек тоннель за 10 минут.

Артем ОЗУН, обозреватель «ТР»

Меры приняты оперативно

Глава Минтранса России доложил Председателю Правительства РФ о восстановительных работах на участке Транссибирской магистрали

НА КОНТРОЛЕ!

Министр транспорта РФ Виталий Савельев, в частности, доложил, что Минтрансом России организован контроль обстановки и функционирования объектов транспортной инфраструктуры ДФО. В результате принятых мероприятий мер ограничения функционирования авиационного, внутреннего водного и автомобильного транспорта на сегодняшний день отсутствуют.

Напомним, что 23 июля в результате подвоя конструкции произошло проседание железнодорожного

моста на участке перегона Кузнецк – Укурей Забайкальской железной дороги. «Благодаря принятым мерам 25 июля в 14:38 мск было досрочно открыто движение по одному пути в обоих направлениях для грузовых и пассажирских поездов. В настоящее время все пассажирские поезда находятся в движении», – сказал министр. К 27 июля также досрочно было открыто движение по второму пути.

Как подчеркнул Виталий Савельев, одновременно с проведением восстановительных работ была организована доставка пассажиров через барьерное место авиационным транспортом. В частности, авиакомпания «Аврора» и «Ютэйр» за 2 дня перевезли 387 пассажиров.

Кроме того, 26 июля на 50% от технологического плана возобновлена погрузка грузов. Планируется, что 28 июля погрузка будет восстановлена на 100%.

В ближайшие недели планируется полностью запустить отставленные от движения грузовые поезда. До конца года совместно с предприятиями Кузбасса необходимо обеспечить выполнение перевозок угля на экспорт в объеме 53 млн тонн по Восточному полигону.

В результате принятых мер также обеспечен бесперебойный и без-

опасный проезд автотранспорта по объездным маршрутам. Силами региональных предприятий восстановлены 12,2 км автодорог. Работы группами Росавтодора проводятся обследование поврежденных участков автодорог в пострадавших регионах. Воздушное сообщение и навигация на внутренних водных путях осуществляются в штатном режиме.

Минтрансу России держит на постоянном контроле вопрос обеспечения отставание погрузки и обеспечения штатной работы транспортной инфраструктуры Дальневосточного федерального округа.

Наш корр.

ПОДПИСКА-2022

Уважаемые читатели!

Сообщаем вам о том, что продолжается подписная кампания на газету «Транспорт России» на 2022 год!

Оформить подписку на газету «Транспорт России» вы можете непосредственно в издательстве. Предлагаем вашему вниманию два варианта: наиболее привычная – печатная версия; современная и удобная – электронная версия. Стоимость подписки на месяц на печатную версию – 539 руб. Стоимость подписки на месяц на электронную версию – 430 руб.

По вопросам оформления подписки вы можете обращаться в отдел реализации и подписки: – по тел. +7 (495) 748–36–84 доб. 1154, 1162 – по e-mail: podpiska@izdatelstvo-dorogi.ru

Подписку на газету «Транспорт России» можно оформить также по подписным каталогам:

По каталогу ФГУП «Почта России» подписные индексы: П3298 – на полугодие П3326 – годовая

По каталогу «Урал-Пресс» подписной индекс: 32766 – на полугодие 19181 – годовая

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

На повестке дня – проекты развития

Руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Андрей Лаврищев совершил рабочую поездку в Чукотский автономный округ

Глава Росморречфлота проинспектировал осуществление проекта строительства паромного грузопассажирского комплекса в чукотском поселке Угольные Копи.

Вместе с капитаном морского порта Анадырь – филиала ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики» Сергеем Майстренко, директором Анадырского филиала ФГУП «Росморпорт» Александром Ватаженко и начальником строительства Сергеем Понамаревым (ФГБУ «Морспасслужба») глава агентства ознакомился с ходом ведущихся работ и осмотрел строительную площадку на левом берегу Анадырского лимана.

На рабочем совещании после обсуждения доклада представителя генподрядчика – ФГБУ «Морспасслужба» – руководитель Росморречфлота дал ряд поручений по актуальным вопросам реализации проекта.

В рамках рабочей встречи с заместителем губернатора Чукотского АО Андреем Быковым Андреем Лаврищев обсудил проекты развития водного транспорта на полуострове и повестку взаимодействия Росморречфлота с правительством региона.

В завершение двухдневной рабочей поездки Андрей Лаврищев посетил службу капитана морского порта Анадырь и Анадырский филиал ФГУП «Росморпорт», осмотрел помещения и оборудование, встретился с коллективами и ответил на вопросы работников.

Кроме того, состоялась встреча руководителя агентства с руководством ОАО «Анадырьморпорт» и осмотр инфраструктуры торгового порта.

Цифровизация – в приоритете

Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Игорь Коваль провел совещание с ректорами подведомственных агентству университетов

Участники совещания обсудили вопросы развития образовательной системы, в том числе цифровой, для подготовки профильных кадров.

В частности, руководитель Росжелдора обратил внимание на растущую потребность в специалистах, связанную с реализацией крупных инфраструктурных проектов: Северного широтного хода, Восточного полигона, высокоскоростной магистрали Москва – Казань, развитием подходов к портам Северо-Запада. Общая потребность только в специалистах с высшим образованием составит около 20 тыс. человек. В связи с этим университетам необходимо усиливать подготовку студентов, опираясь на потребности отрасли.

Кроме того, ректоры университетов совместно с главой агентства проанализировали работу по направлению цифровой трансформации учебных заведений. Уже сейчас в университетах путей сообщения реализованы единые информационно-образовательные среды, содержащие встроенные инструменты электронного документооборота и базы данных по образовательному процессу, постоянно идут работы по совершенствованию цифровых технологий строительства, информационных технологий и связи. Эти компетенции имеют высокий спрос не только внутри страны, но и в ближнем и дальнем зарубежье и позволяют организовать экспорт образовательных услуг.

Такая потребность имеется уже сейчас: Иран, Индия, Сирия, Куба. Это страны, в которых идет формирование железнодорожной транспортной инфраструктуры российскими компаниями. Потенциальный интерес имеется в Египте. В зоне стратегических интересов России – страны Средней Азии и республики Закавказья. Количество потенциальных зарубежных студентов можно оценить примерно в 10 тыс. человек.

Также был отмечен как первоочередной вопрос цифровизации университетов. Дальнейшее развитие транспортного образования будет обеспечивать постоянно развивающиеся процессы цифровизации отрасли. Так, в университетах путей сообщения реализованы единые информационно-образовательные среды, содержащие встроенные инструменты электронного документооборота и базы данных по текущему образовательному процессу, постоянно идут работы по совершенствованию цифровых технологий комплексного управления вузом.

Новое звучание в современных условиях обретают формы государственно-частного партнерства. Так, Уральский государственный университет путей сообщения в настоящее время создает консорциум трех организаций: АО «Синара-Транспортные Машины», ОАО «РЖД» и УрГПУ.

При объединении в консорциум УрГУПС получает возможность грантовой поддержки в форме субсидий из федерального бюджета. Общая стоимость проекта оценивается в 3,5 млрд руб.

На встрече было отмечено, что одним из важнейших факторов развития транспортного образования является продолжение с 2022 года межвузовского взаимодействия университетов, создание сообществ: межуниверситетский аудит, проведение совместных семинаров, школ, совещаний, разработка единых образовательных программ, прикладных программ совместно с ОАО «РЖД» для повышения квалификации профессорско-преподавательского состава.

Также в этой связи в 2022 году продолжится активное развитие международных связей университетов: языковые летние школы, программы обмена студентами и преподавателями, взаимное участие в научных конференциях, совместные образовательные программы.

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Можем и должны

Возможности круизного туризма в России сильно недооценены

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Участники мероприятия обсудили вопросы организации круизного судоходства по Волге и Каспийскому морю, развития международных круизов, а также детских образовательных экскурсионных маршрутов.

В Совет Федерации поступило обращение губернатора Астраханской области Игоря Бабушкина, который инициировал ряд мер по развитию внутреннего и международного круизного туризма. Игорь Бабушкин предложил разработать национальный проект по сохранению и развитию реки Волги с учетом развития международного круизного туризма по Каспийскому морю, а также поддержать идею об организации в летнее время образовательных экскурсионных маршрутов для школьников и студентов по реке Волге с использованием круизного судоходства.

В Астраханской области придаёт большое значение развитию туризма, ведь путешествие по реке даёт возможность познакомиться с историей и культурой сразу нескольких регионов, что способствует популяризации культурного наследия страны и патриотическому воспитанию.

В советское время круизный туризм был очень популярен. В начале 70-х годов прошлого столетия в Астрахань ежегодно прибывало порядка 350 теплоходов, на которых путешествовало более 70 тыс. туристов, из которых 50% – дети и молодежь, напомнила министр культуры и туризма Астраханской области Ольга Прохорова.

В настоящее время туристический поток на речных круизах снизился во многом из-за дороговизны туров. Например, стоимость поездки для семьи из 3–4 человек по маршруту Москва – Астрахань составляет 200 тыс. руб., Санкт-Петербург – Астрахань – 400 тыс. руб., Нижний Новгород – Астрахань – 100 тыс. руб., Казань – Астрахань – 75 тыс. руб., Волгоград – Астрахань – Волгоград – 60 тыс. руб.

Астраханская область предлагает регионам, по территории которых протекает Волга, объединиться и создать круизный бренд-ассортимент, что позволит расширить рынок круизного туризма. Уже есть успешные примеры реализации такого подхода – Золотое кольцо, Серебряное ожерелье.

В Ростуризме сформирован экспертный совет, который готов оказывать всестороннюю помощь при создании брендового маршрута по Волге. Проекты, поддержанные экспертным советом, будут включены в нацпроект «Туризм и индустрия гостеприимства», подчаею врио нацнаделенных управлений туристических проектов и безопасности туризма Ростуризма Татьяна Меншикова.

Нацпроект состоит из трех федеральных проектов: «Развитие туристической инфраструктуры», «Повышение доступности туристических услуг», «Совершенствование управления в сфере туризма». Документ направлен на комплексное развитие туристической отрасли страны.

До 2030 года благодаря инструментам нацпроекта планируется увеличить туристический поток с 65 млн до 140 млн поездок по стране в год, в два раза увеличить количество рабочих мест в отрасли – до 4,7 млн и экспорт туристических услуг – до 22,5 млрд долл.

На реализацию нацпроекта до 2030 года из федерального бюджета планируется направить 529 млрд руб., еще 72 млрд руб. – из региональных средств. Также предусмотрено привлечение внебюджетных частных инвестиций на строительство инфраструктуры.

В соответствии со Стратегией развития туризма в Российской Федерации Ростуризм совместно с заинтересованными ведомствами разрабатывает проект концепции по развитию круизного туризма в РФ на период до 2024 года, которая будет представлена в рамках Восточного экономического форума, проинформировала Татьяна Меншикова. Также будет сформирована рабочая группа по круизному туризму, в том числе и в каспийском регионе, где будут решаться вопросы формирования маршрутов и снятия административных барьеров.

В Нижегородской области круизный туризм занимает третье место в общей структуре турпотока региона, этой услугой пользуются более 200 тыс. человек в год, осуществляют 2 тыс. судозаходов.

По словам директора департамента развития туризма и народных художественных промыслов Нижегородской области Сергея Яковлева, в регионе развивается кластер туризма. Уменьшение стоимости может способствовать субсидированию таких поездок. Участники дискуссии отметили важность развития международного круизного туризма на Каспии. Уникальность ситуации в том, что на Каспийском море круизного туризма нет, и при отсутствии конкуренции со стороны крупных иностранных круизных компаний у российских судоходных компаний и туроператоров есть шанс занять не только доминирующую, но и безальтернативную долю рынка, заявила директор по судоходству на внутренних водных путях ООПР «Российская палата судоходства» Анна Исаева.

По ее словам, в стратегии развития морских портов Каспийского моря учитывается потенциал развития круизного судоходства, но недостаточной остается разработка инфраструктуры для приема и обслуживания круизных судов и туристов, включая пункты пропуска в портах Астрахани и Махачкалы. В настоящее время разрабатывается проект соглашения между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области морского транспорта в Каспийском море.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

Вертолеты, на взлет!

Авиаперевозки на Дальнем Востоке будут развиваться

СОГЛАШЕНИЕ

Холдинг «Вертолеты России» (госкорпорация «Ростех»), государственная компания «БЭР», НПО «Конвэр» и Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики подписали четырехстороннее соглашение о развитии вертолетных перевозок в Дальневосточном федеральном округе.

Данное соглашение предполагает совместную проработку механизма обновления вертолетного парка ДФО, а также развития гражданских перевозок в ДФО и Арктике. Участники соглашения разрабатывают предложения по улучшению транспортной доступности в регионах ДФО. Основными направлениями сотрудничества в рамках соглашения станут: туризм, санитарная авиация, пожаротушение, почтовые перевозки, корпоративные перевозки.

В рамках соглашения планируется создать пилотный проект по организации туристических транспортных маршрутов и их обслуживания специализированным оператором в Дальневосточном федеральном округе и Арктике.

Стороны совместно разрабатывают механизм обновления гражданских вертолетов Ми-8, Ми-38, Ка-62 и готовят предложения о возможных мерах, направленных на улучшение транспортной доступности в ДФО, включая труднодоступные населенные пункты.

Спрос поднимает цены

Таковы реалии рынка грузоперевозок



ДИКТЕТУЕТ РЫНОК

Спрос на автомобильные грузоперевозки в России продолжает стремительно расти. По данным крупнейшей в России биржи автомобильных грузоперевозок ATI.SU, за первое полугодие количество заявок на перевозки по стране увеличилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 64,8%. Рост этот связан отчасти с эффектом низкой базы: во втором квартале 2020 года перевозки прошли из-за локдауна. Но если сравнивать первое полугодие 2021 года с аналогичным периодом довоенного 2019-го, можно наблюдать серьезный рост – до 55%.

Тенденция к существенному увеличению количества заявок на автомобильные грузоперевозки наметилась уже в конце прошлого года и усилилась в первые месяцы нынешнего. Вместе с тем весной 2021 года рост заявок на перевозку грузов сопровождался ростом дефицита перевозчиков. Тенденция эта сохранилась и в последующие месяцы первого полугодия.

Существенный рост спроса на перевозки в первом полугодии 2021 года можно отметить практически по всем популярным направлениям. Так, количество заявок на перевозки по Московской области по сравнению с прошлым годом выросло на 98%, по направлению из Подмосковья в Ленинградскую

область – на 76%, а из Республики Татарстан в Московскую область – на 103%. Возросло также количество перевозок внутри крупных городов. К примеру, по Москве – на 57%, по Санкт-Петербургу – на 60%.

Весьма впечатляющим является рост перевозок большими грузами транспортом (от 20 тонн). В этой категории перевозки по Московской области возросли до 150%, из Подмосковья в Ленинградскую область – на 131%, из Подмосковья в Краснодарский край – на 155%. Почти по всем популярным направлениям число заявок на перевозки большими грузами выросло в два с лишним раза.

Относительно типов грузов существенный рост спроса был зафиксирован практически по всем категориям. Например, спрос на доставку товаров народного потребления возрос

на 57%, стройматериалов – на 61%, а продуктов питания – на 73%. Наиболее существенный рост показали доставки ДСТ (+142%), автотранс (+125%) и пиломатериалов (+111%).

Но, к сожалению, стремительно рост спроса не компенсируется соответствующим ростом предложения, что, разумеется, приводит к росту цен. Рост цен на рынке грузоперевозок закономерен и будет продолжаться до тех пор, пока сохранятся дисбаланс между спросом и предложением, – отметил основатель и директор биржи автомобильных грузоперевозок ATI.SU Святослав Вильде. – Мы все чаще становимся свидетелями того, что крупные и средние грузо-владельцы, работающие ранее только со своими перевозчиками, не могут закрыть то или иное направление и приходят к нам на биржу. Дефицит перевозчиков, который мы впервые зафиксировали в феврале, сохраняется, несмотря на рост цен. Вместе с тем повышение цен уже делает перевозки более рентабельными, и со временем это должно привести к росту предложения и устранению нынешнего дисбаланса. Таковы законы рынка.

Валерий ГЕОРГИЕВ

Влидерах – третий год

Белгородская область первой в стране досрочно завершила работы по дорожному нацпроекту в 2021 году

БКД

Белгородская область уже третий год подряд становится переломным субъектом в стране, где досрочно завершаются мероприятия по реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги». В этом году в регионе в нормативное состояние приведено 150 объектов, в том числе 117 муниципальных дорог и 33 региональные.

Рекордом по количеству отремонтированных улиц стал поселок Томаровка Яковлевского городского округа – здесь обновили 26 участков дорог. «В истории поселка еще не было такого большого единовременного вложения средств в ремонт дорог. Когда видишь глаза довольных людей, их улыбки и доброжелательные отзывы, понимаешь, что работа проведена не зря. А ведь это самое главное – улучшение качества жизни населения», – передает слова благодарности жителей поселка Томаровка за предоставленную возможность участия в данном проекте, –

сказал начальник управления Томаровской территории Алексей Старов.

В Белгороде отремонтировали 13 участков общей протяженностью 12,5 км. В нормативное состояние привели проселки в окрестностях областного центра. Напряженный график привел к образованию глубокой колеи у памятника князю Владимиру – визитной карточке областного центра. Сейчас здесь безопасная и ровная дорога.

Состояние дорог у школ и детских садов, оборудованные пешеходные переходы – важная составляющая безопасности жизни белгородцев. Например, на улице Буденного в Белгороде, где расположены педагогический колледж и школа-интернат № 23, привели к нормативу 1,1 км дорожного полотна. Обновили и улицы Мичурина – здесь находится лицей № 32. «Дорожники построили и отремонтировали 260 км на суходорогах 3 млрд руб. Работы выполнены в полном объ-

еме. Сейчас мы уже получили дополнительно 900 млн руб. из федерального бюджета. На эти средства отремонтируем 53 дороги протяженностью 84 км. Уверен, что все работы выполняю качественно и в срок. Дорожники работают очень хорошо», заявил Вячеслав Гладков, врио губернатора Белгородской области.

На сегодняшний день общая длина укладки асфальтобетона и других типов дорожного покрытия в субъектах – участниках национального проекта «Безопасные качественные дороги» составила более 53,8 млн м, или 40,9% всего объема работ текущего года. На финишной прямой – Краснодарский край, Курская область, Кабардино-Балкарская Республика, а также республики Крым и Ингушетия.

В планах реализации дорожного нацпроекта на этот год приведены в нормативное состояние более 5,6 тыс. объектов, из которых 43 – объекты строительства, 98 – реконструкции. Капитально отремонтируют 350 участков региональных, муниципальных и местных ав-

тодорог, более 4,5 тыс. – отремонтируют. В настоящее время в эксплуатацию введены более 600 дорожных объектов общей протяженностью 1030 км.

Общая протяженность объектов текущего года в 84 субъектах составляет около 16 тыс. км. Планируемая площадь укладки верхних слоев асфальтобетона – 131 млн м.

Помимо обновления проезжей части, большое внимание уделено безопасности дорожного движения. Благодаря нацпроекту в 2021 году подпрограммы организации планируют установить более 284 тыс. новых дорожных знаков, около 753 тыс. пог. м барьерного и 247 тыс. пог. м пешеходного ограждения, более 2 тыс. светофоров и свыше 533 тыс. пог. м стационарного освещения. На проезжую часть нанесут более 27,7 млн пог. м разметки, а вдоль дорог появятся более 1,5 млн пог. м бордюров.

Общий объем финансирования дорожных мероприятий в рамках нацпроекта в 2021 году составляет более 328 млрд руб.

Юрий ПОЛИКАРПОВ

Важен каждый голос

ВЫБОРЫ-2021

Выборы депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации восьмого созыва пройдут в течение трех дней – 17, 18 и 19 сентября 2021 года.

Одновременно с выборами в Госдуму в единый день голосования в России пройдут прямые выборы глав девяти субъектов РФ (еще в трех регионах высших административных лиц будут выбирать депутаты заксобраний) и 39 региональных парламентов.

Госдума избирается на пять лет по смешанной избирательной системе. Предстоит выбрать 450 депутатов, из них 225 депутатов – по партийным спискам и 225 человек – по одному мандатному округу в один тур.

Решение о проведении многодневного голосования было основано на рекомендациях Роструда. Основная задача – сохранить здоровье граждан, чтобы избежать рисков инфицирования и обеспечить безопасное волеизъявление.

При работе над положением об особенностях голосования в течение нескольких дней состоялся ряд консультаций с представителями экспертного сообщества, политическими партиями, общественными движениями, что позволило расширить возможности избирателей.

«Проанализировав по совокупности все факторы, и в первую очередь – санитарно-эпидемиологическую безопасность, мы пришли к выводу, что оптимальный вариант в данной ситуации это голосование в течение трех дней. Три дня, которые гарантируют санитарно-эпидемиологическую безопасность для здоровья наших граждан, это здоровая и удобство для наших избирателей», – заявила председатель ЦИК России Элла Памфилова.

Нынешняя избирательная система в России учитывает интересы всех слоев населения граждан, обеспечивая равные выборы и реальную конкуренцию. Право принимать участие в выборах депутатов Государственной Думы получили 32 политических партии. Из них 11 партий эти выборы станут первыми: Партия возрождения России, Партия социальной справедливости, Партия малого бизнеса России, Партия прямой демократии, «Новые выборы», «Зеленая альтернатива», Народно-патриотическая партия России – Власть народу. Регистрация претендентов на депутатские мандаты закончилась 4 августа.

ЦИК России утвердил список из 14 партий, которые имеют право принять участие в выборах депутатов Государственной Думы без сбора подписей избирателей. Первые четыре – это парламентские партии: «Единая Россия», КПРФ, ЛДПР и «Справедливая Россия». Десять – иные политические партии, чей список кандидатов был допущен к распределению депутатских мандатов в законодательном органе государственной власти субъекта РФ.

Каждое государство имеет свои особенности и качества. Система выборов должна быть удобной и соответствовать интересам гражданского общества и стоять на защите избирательных прав граждан.

Кроме этого, избирательные участки должны быть удобными, осуществляться видеонаблюдение, в том числе и ночью. Участки, где не будет проводиться видеонаблюдение, будут оснащены видеорежиссерами или иными устройствами с достаточным объемом памяти.

Система видеонаблюдения на выборах нигде не применяется так широко, как в России. В этом году видеонаблюдение будут охвачены порядка 50 тысяч участков во всех регионах страны, где голосуют более 80% избирателей.

Благодаря применению современных технологий система голосования в РФ стала максимально прозрачной, независимой по многим параметрам от человеческого фактора. Любое нарушение или злоупотребление тут же становится достоянием общественности.

Граждане России, проживающие за рубежом, а это миллионы человек, будут иметь возможность проголосовать на избирательных участках, образованных за пределами территории России, при предъявлении паспорта и выполнении полной процедуры регистрации избирателей не предусмотрено.

В работе Госдумы VII созыва будут участвовать депутаты от четырех партий: «Единая Россия», КПРФ, ЛДПР, «Справедливая Россия» и независимые кандидаты. За время работы VII созыва был принят 2451 закон.

Наш корр.

Возвращение в родной гавань

Академия водного транспорта ждет мотивированных абитуриентов

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Специфика транспортной отрасли диктует свои условия для профильных образовательных организаций. Выпускники таких учреждений должны обладать всеми компетенциями, которые потенциально потребуются им в рамках выполнения профессиональных обязанностей, в том числе и тем, которые не относятся напрямую к их профилю. Университеты охотно отвечают на вызов времени и стремятся открывать структурные подразделения, которые эффективно справятся с подобными задачами.

Так, в 2019 году в структуре Российского университета транспорта появилась Академия водного транспорта. В этом вузе богаты традиции и опыт подготовки профильных специалистов. В настоящее время академия обеспечивает высокий уровень высшего профессионального образования, совмещенный с инновационным подходом и передовыми научными достижениями, а также с программами развития не только водного, но и других видов транспорта.

О том, какие планы стоят перед руководством академии, в каком состоянии находится учебно-тренажерная база и с какими отраслевыми компаниями уже существует налаженная связь, корреспонденту «ТР» рассказал директор Академии водного транспорта Алексей БОГОДИН.

– Алексей Борисович, какие глобальные задачи и цели ставятся перед академией?

– Наш вуз интегрирован в систему РУТА. Задачи и цели ставятся в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации и Концепцией подготовки кадров для транспортного комплекса, утвержденной Правительством РФ. Мы идем в фарватере этих решений, и главной целью нашей работы является обеспечение транспортных компаний высококвалифицированными кадрами. В части подготовки речников и моряков – это неукоснительное выполнение нацеленных и международных требований ИМО, создание условий для реализации образовательного процесса, наличие современных тренажеров и квалифицированных инструкторов. Мы не только реализуем текущие потребности, но и смотрим вперед, так сказать, «за горизонт», учитывая новые тенденции, и формируем компетенции для технологического развития отрасли в будущем.

Основной задачей для нас сейчас является внедрение новых образовательных программ, ориентированных как на современные потребности транспортной отрасли, так и на формирование базовых учебных практик. Еще одно важное направление работы – укрепление сотрудничества с будущими работодателями наших выпускников.

Ректор Российского университета транспорта Александр Климов ставит перед нами задачи по формированию пер-



Алексей БОГОДИН, директор Академии водного транспорта

спективных моделей обучения, он увидел потенциал нашей академии и оказывает нам всестороннюю поддержку.

– По каким направлениям подготовки будет осуществляться набор уже в этом году? Какие планы есть открывать в дальнейшем?

– Необходимо сказать несколько слов о специфике нашей образовательной деятельности. Водный транспорт – это не только мор-

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Основной задачей для нас сейчас является внедрение новых образовательных программ, ориентированных как на современные потребности транспортной отрасли, так и на формирование базы лучших учебных практик. Еще одно важное направление работы – укрепление сотрудничества с будущими работодателями наших выпускников.

ская стихия, его эффективное функционирование невозможно без наличия береговой инфраструктуры. Поэтому академия готовит специалистов в береговых, и плавательных специальностях. Всего у нас 7 кафедр и 11 направлений подготовки на высшем образовании и 4 специальности СПО.

Академия – структурное подразделение, состоящее из двух ступеней: среднего профессионального обучения и высшего образования.

Коллектив академии имени министра речного флота Л.В. Багрова в этом году осуществляет прием абитуриентов на базе 9 классов по двум направлениям подготовки: «Организация перевозок и управление на водном транспорте» и «Судовождение». Коллектив ориентирован на удовлетворение потребностей в квалифицированных специалистах среднего звена для Московско-Окского бассейна.

Наша академия – единственное в Московском регионе высшее учебное заведение, занимающееся подготовкой специалистов в области водного транспорта. В 2021 году мы открыли набор по следующим профилям подготовки на высшее образование: «Гидротехническое строительство», «Организация перевозок и управление на водном транспорте», «Международная морская логистика», «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные средства и оборудование», «Технологическое проектирование портов и транспортных терминалов».

Поскольку создание Академии водного транспорта в составе РУТА означало введение новых специальностей и направлений

подготовки, то по законодательству необходимо было получить лицензию и аккредитацию для осуществления новых видов образовательной деятельности. Лицензирование новых специальностей, особенно плавательных, довольно трудоемкий процесс и занимает много времени. Наша академия успешно прошла все процедуры, включая признание Минтранса России в части подготовки членов экипажей морских судов, и в следующем году мы откроем полноценный набор.

В академии мы не только восстанавливаем прежний набор специальностей и направлений подготовки (как плавательных, так и береговых), но и добавим новые. Например, у нас появятся актуальные профили подготовки: «Автоматика автономных судов», «Проектирование и постройка судов, объектов океанотехники», а также «Проектирование и строительство объектов и эксплуатации водных путей и гидротехнических сооруже-

ний». На базе академии создан детско-юношеский клуб юных моряков, в котором школьники московских школ постигают азы морской профессии, получают начальные знания по навигации и устройству судна. В настоящее время клуб насчитывает порядка 40 школьников из разных районов Москвы. Мы являемся участником проекта «Кадетский класс в московской школе» по направлению «Военно-морской флот» департамента образования Москвы. В феврале – мае в этом проекте приняли участие 230 кадетов московских школ. Как правило, такие мероприятия приносят свои плоды. Количество абитуриентов, желающих поступать именно к нам, растет.

Помимо этого, в университете хорошая спортивная база, причем все секции доступны любому обучающемуся, независимо от того, в каком структурном подразделении он учится. В академии сформированы парусная школа и команда парусного спорта, мы планируем развивать это направление. Как видите, движение идет полным ходом. Не зря девиз нашей организации: «Мы создаем движение». Мы расширяем спектр взаимодействия с правительством Москвы по развитию внутреннего водного транспорта в черте столицы. Считаем целесообразным использовать возможности речного транспорта, поскольку внутренний водный транспорт имеет огромные резервы и возможности. Но, чтобы ввести его в систему городского транспорта, необходимо реализовать ряд мероприятий по развитию береговой инфраструктуры и разработать сеть удобных для горожан маршрутов. На мой взгляд, водный транспорт, несомненно, стал бы украшением города: он экологичен, удобен и экономичен.

– В каком состоянии учебно-тренажерные центры? Есть ли сейчас и планируются ли установка оборудования, соответствующего стандарту подготовки специалистов для водного транспорта?

– В Академии водного транспорта в 2020 году создан учебно-тренажерный центр, являющийся базой для обучающихся профильных направлений. Также для желающих повысить свою квалификацию, УТЦ имеет одобренную Морским регистром судоходства систему стандартов качества и все соответствующие свидетельства.

Специфика нашего вуза требует наличия квалифицированных педагогических кадров. Привлечение действующих работников для освоения профессиональных дисциплин – непереносимое условие системы менеджмента качества и требования к подготовке специалистов. В числе наших преподавателей действующие капитаны, механики, руководители и представители различных предприятий отрасли, в которых обучающиеся в том числе проходят практику.

– Есть ли уже сейчас какие-либо договоренности с отраслевыми компаниями, в которых в дальнейшем смогут работать выпускники академии?

– Проблем с трудоустройством у наших выпускников нет.

Как правило, они трудоустраиваются в различные отрасли, судоходные компании, в том числе и международные. Транспортники – профессия глобальная. Вы можете жить в одном городе, а работать в другом. Кроме того, у нас много иностранных специалистов, которые после обучения возвращаются в родные края. Несмотря на то, что у нас заключены соглашения со многими организациями, мы постоянно работаем над расширением баз практики, включая все больше отраслевых и региональных компаний. Стремимся поддерживать высокий уровень, задачу по достижению которого ставит перед нами Министерство транспорта РФ.

– Есть ли среди задач коллектива и руководства академии и РУТА планы по популяризации водного транспорта, что в дальнейшем поможет реализовать идею о превращении реки Москвы в транспортную артерию столицы, а водного транспорта – в общественный вид? Планирует ли РУТ стать всеобъемлющим драйвером развития данного направления?

– Мы планируем расширять спектр взаимодействия с правительством Москвы по развитию внутреннего водного транспорта в черте столицы. Считаем целесообразным использовать возможности речного транспорта, поскольку внутренний водный транспорт имеет огромные резервы и возможности. Но, чтобы ввести его в систему городского транспорта, необходимо реализовать ряд мероприятий по развитию береговой инфраструктуры и разработать сеть удобных для горожан маршрутов. На мой взгляд, водный транспорт, несомненно, стал бы украшением города: он экологичен, удобен и экономичен.

– В каком состоянии учебно-тренажерные центры? Есть ли сейчас и планируются ли установка оборудования, соответствующего стандарту подготовки специалистов для водного транспорта?

– В Академии водного транспорта в 2020 году создан учебно-тренажерный центр, являющийся базой для обучающихся профильных направлений. Также для желающих повысить свою квалификацию, УТЦ имеет одобренную Морским регистром судоходства систему стандартов качества и все соответствующие свидетельства.

Специфика нашего вуза требует наличия квалифицированных педагогических кадров. Привлечение действующих работников для освоения профессиональных дисциплин – непереносимое условие системы менеджмента качества и требования к подготовке специалистов. В числе наших преподавателей действующие капитаны, механики, руководители и представители различных предприятий отрасли, в которых обучающиеся в том числе проходят практику.

– Есть ли уже сейчас какие-либо договоренности с отраслевыми компаниями, в которых в дальнейшем смогут работать выпускники академии?

– Проблем с трудоустройством у наших выпускников нет.

Как правило, они трудоустраиваются в различные отрасли, судоходные компании, в том числе и международные. Транспортники – профессия глобальная. Вы можете жить в одном городе, а работать в другом. Кроме того, у нас много иностранных специалистов, которые после обучения возвращаются в родные края. Несмотря на то, что у нас заключены соглашения со многими организациями, мы постоянно работаем над расширением баз практики, включая все больше отраслевых и региональных компаний. Стремимся поддерживать высокий уровень, задачу по достижению которого ставит перед нами Министерство транспорта РФ.

– Есть ли среди задач коллектива и руководства академии и РУТА планы по популяризации водного транспорта, что в дальнейшем поможет реализовать идею о превращении реки Москвы в транспортную артерию столицы, а водного транспорта – в общественный вид? Планирует ли РУТ стать всеобъемлющим драйвером развития данного направления?

– Мы планируем расширять спектр взаимодействия с правительством Москвы по развитию внутреннего водного транспорта в черте столицы. Считаем целесообразным использовать возможности речного транспорта, поскольку внутренний водный транспорт имеет огромные резервы и возможности. Но, чтобы ввести его в систему городского транспорта, необходимо реализовать ряд мероприятий по развитию береговой инфраструктуры и разработать сеть удобных для горожан маршрутов. На мой взгляд, водный транспорт, несомненно, стал бы украшением города: он экологичен, удобен и экономичен.

– В каком состоянии учебно-тренажерные центры? Есть ли сейчас и планируются ли установка оборудования, соответствующего стандарту подготовки специалистов для водного транспорта?

– В Академии водного транспорта в 2020 году создан учебно-тренажерный центр, являющийся базой для обучающихся профильных направлений. Также для желающих повысить свою квалификацию, УТЦ имеет одобренную Морским регистром судоходства систему стандартов качества и все соответствующие свидетельства.

Специфика нашего вуза требует наличия квалифицированных педагогических кадров. Привлечение действующих работников для освоения профессиональных дисциплин – непереносимое условие системы менеджмента качества и требования к подготовке специалистов. В числе наших преподавателей действующие капитаны, механики, руководители и представители различных предприятий отрасли, в которых обучающиеся в том числе проходят практику.

– Есть ли уже сейчас какие-либо договоренности с отраслевыми компаниями, в которых в дальнейшем смогут работать выпускники академии?

– Проблем с трудоустройством у наших выпускников нет.

Как правило, они трудоустраиваются в различные отрасли, судоходные компании, в том числе и международные. Транспортники – профессия глобальная. Вы можете жить в одном городе, а работать в другом. Кроме того, у нас много иностранных специалистов, которые после обучения возвращаются в родные края. Несмотря на то, что у нас заключены соглашения со многими организациями, мы постоянно работаем над расширением баз практики, включая все больше отраслевых и региональных компаний. Стремимся поддерживать высокий уровень, задачу по достижению которого ставит перед нами Министерство транспорта РФ.

– Есть ли среди задач коллектива и руководства академии и РУТА планы по популяризации водного транспорта, что в дальнейшем поможет реализовать идею о превращении реки Москвы в транспортную артерию столицы, а водного транспорта – в общественный вид? Планирует ли РУТ стать всеобъемлющим драйвером развития данного направления?

– Мы планируем расширять спектр взаимодействия с правительством Москвы по развитию внутреннего водного транспорта в черте столицы. Считаем целесообразным использовать возможности речного транспорта, поскольку внутренний водный транспорт имеет огромные резервы и возможности. Но, чтобы ввести его в систему городского транспорта, необходимо реализовать ряд мероприятий по развитию береговой инфраструктуры и разработать сеть удобных для горожан маршрутов. На мой взгляд, водный транспорт, несомненно, стал бы украшением города: он экологичен, удобен и экономичен.

– В каком состоянии учебно-тренажерные центры? Есть ли сейчас и планируются ли установка оборудования, соответствующего стандарту подготовки специалистов для водного транспорта?

– В Академии водного транспорта в 2020 году создан учебно-тренажерный центр, являющийся базой для обучающихся профильных направлений. Также для желающих повысить свою квалификацию, УТЦ имеет одобренную Морским регистром судоходства систему стандартов качества и все соответствующие свидетельства.

Специфика нашего вуза требует наличия квалифицированных педагогических кадров. Привлечение действующих работников для освоения профессиональных дисциплин – непереносимое условие системы менеджмента качества и требования к подготовке специалистов. В числе наших преподавателей действующие капитаны, механики, руководители и представители различных предприятий отрасли, в которых обучающиеся в том числе проходят практику.

– Есть ли уже сейчас какие-либо договоренности с отраслевыми компаниями, в которых в дальнейшем смогут работать выпускники академии?

– Проблем с трудоустройством у наших выпускников нет.

НОВОСТИ

Методическое совещание

На базе СамГУПС состоялась двухдневное учебно-методическое совещание с участием представителей всех эксплуатационных университетов России, посвященное унификации учебных планов для специальности высшего и среднего профессионального образования «Эксплуатация железных дорог» и «Организация перевозок и управление на транспорте». Совещание было инициировано департаментом управления персоналом ОАО «РЖД».

СамГУПС выступил площадкой для обсуждения образовательных планов в части подготовки единого плана обучения студентов с использованием тренажерных комплексов. В совещании приняли участие представители учебно-методических управлений, деканы и заведующие кафедрами высшего образования, члены экспертных советов и учебно-методических комиссий эксплуатационных вузов, представителей всех железнодорожных университетов.

Как пояснил и.о. ректора СамГУПС Александра Гаранин, подобная практика стала актуальной в связи с обновлением тренажерной базы вузов. Напомнил: в прошлом году ОАО «РЖД» поставило в железнодорожные вузы современные тренажеры, оснащенные местами (АРМ) дежурного по станции и поездного диспетчера. На тренажерах студенты отрабатывают навыки управления перевозочным процессом в условиях, максимально приближенных к реальным.

Раньше в каждом железнодорожном вузе были составлены учебные планы с учетом региональной специфики железных дорог. Например, железные дороги на Дальнем Востоке больше ориентированы на эксплуатационную работу в условиях горных переходов, в Поволжье – на управление транзитом и сортировочными станциями, на Октябрьской дороге – на обслуживание пригородных станций.

Подготовка специалистов была ориентирована на региональную специфику железных дорог. Рядом унифицированное учебное учебное плана, составляющее более 70% от общего числа дисциплин, позволит подготовить универсальных специалистов, при этом сохранив о региональной специфике железных дорог, – отметил Александр Гаранин. При этом основной упор сделан на максимальную отраслевую преемственность на тренажерных комплексах.

По мнению участников совещания, достигнутые образовательные результаты выпускники железнодорожных вузов позволят ему быть востребованным специалистом на всей сети ОАО «РЖД». Компания же получит универсального специалиста в области организации и управления перевозками, что позволит задействовать выпускника любого транспортного вуза на любой железной дороге.

По словам одного из участников обсуждения – доцента кафедры «Управление эксплуатационной работой» ПГУПС Александра Бессоликина, студенты будут знать основы организационной работы на любых участках сети железных дорог, смогут успешно применить полученные навыки, работая в компании – заказчике.

Реализуется проект

ВирГУПС подвели промежуточные итоги по работе онлайн-инженерно-технического класса.

Рабочую встречу провел первый проректор вуза Юрий Трофимов. Он подчеркнул, что главная цель инженерно-технического класса – профориентация школьников со всей Иркутской области, Иркутского и к поступлению в Иркутский государственный университет путей сообщения.

– Это проект, реализуемый совместно с Восточно-Сибирской железной дорогой. Мы планируем, что подобный опыт целевой подготовки школьников к поступлению будет многотипным, – сказал Юрий Трофимов. Проект состоит из нескольких этапов. На первом провели тестирование и сформировали рекомендации для школьников с указанием наиболее подходящих для них специальностей. Далее определили сферы знаний по математике и физике, чтобы определить уровень подготовки учащихся к сдаче единого государственного экзамена в онлайн-инженерно-технический класс набрали школьников с низким количеством баллов, чтобы помочь им и подготовить к успешному поступлению в ВирГУПС или его филиалы. Также провели дополнительную подготовку школьников к сдаче ЕГЭ за счет средств компании ОАО «РЖД», и ждем их успешного зачисления в ВирГУПС.

Беседу вела
Елизавета КАРПОВА,
обозреватель «ТР»

Подготовила
Елизавета АЛЕКСАНДРОВА



ОРГАНИЗАТОР: **Viva consult**

МЕДИАПАРТНЕРЫ:

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ МЕРОПРИЯТИЯ: **Транспорт России**

VIVA CONSULT: VII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕРНОМОРСКО-КАСПИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

21 Сентября 2021
Стамбул, Турция

ОТЕЛЬ «Elite World Istanbul Hotel»

+7 (958) 58-155-98
www.viva-consult.ru
info@viva-consult.ru

ОРГАНИЗАТОР: **Viva consult**

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: **Транспорт России**

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ МЕРОПРИЯТИЯ: **Транспорт России**

МЕДИАПАРТНЕРЫ:

ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ: **Афанасий Никитин Ассоциация**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР: **ЭКОПАРТНЕР**

Транспортно-логистическая конференция

Речные перевозки России

2021

20 октября
Ростов-на-Дону

info@viva-consult.ru
+7 (958) 58-155-98
www.river.shippingru.ru

Х ЮБИЛЕЙНАЯ ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ – 2021»

Нижний Новгород, 14-16 сентября 2021 года

ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ

- 14 сентября –
заезд участников
- 15 сентября –
работа по тематическим секциям
выездные практические занятия
- 16 сентября –
круглые столы
итоговое пленарное заседание

ПО ВОПРОСАМ УЧАСТИЯ ПРОСЬБА ОБРАЩАТЬСЯ
В ИСПОЛНИТЕЛЬНУЮ ДИРЕКЦИЮ КОНФЕРЕНЦИИ



**ТРАНСПОРТНАЯ
БЕЗОПАСНОСТЬ
И ТЕХНОЛОГИИ**
TRANSPORT SECURITY & TECHNOLOGIES

125009, Москва,
Большой Кисловский пер., 4, стр.3
Тел.: +7(495) 098-00-55 (многоканальный)
media2@securitymedia.ru
Медиапортал www.securitymedia.ru



**АНО Индустрия
Безопасности**
информационное агентство

21 СЕНТЯБРЯ 2021
г. Москва

**ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА
2021**

КОНФЕРЕНЦИЯ

ЭТО
СЕГОДНЯ

На конференции
“Цифровизация транспорта 2021.”
Процесс трансформации: оценка и перспективы”
встретятся эксперты рынка, представители топ-менеджмента ведущих российских и зарубежных компаний, лидеры мнений, чтобы обсудить ключевые вопросы развития транспортной инфраструктуры и вопросы цифровизации отрасли.

По вопросам программы:

Екатерина Головченко +7 (495) 410 14 55 eg@eventtoday.biz

Регистрация делегатов:

Юлия Лючина +7 (985) 059 20 42 lu@eventtoday.biz

КЛЮЧЕВОЕ СОБЫТИЕ ТАКСОМОТОРНОЙ ОТРАСЛИ

9–10 СЕНТЯБРЯ 2021
МОСКВА

МЕФТ IX МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЕВРАЗИЙСКИЙ
ФОРУМ ТАКСИ

БОЛЕЕ 1500
УЧАСТНИКОВ

БОЛЕЕ 70
РЕГИОНОВ
РОССИИ

20
ДЕЛОВЫХ
МЕРОПРИЯТИЙ

15
ИНОСТРАННЫХ
ГОСУДАРСТВ

1500 м²
КРУПНОМАСШТАБНАЯ ВЫСТАВКА
НОВЕЙШИХ ТРЕНДОВ АВТОПРОМА,
IT И СФЕРЫ УСЛУГ

anomeft.com meft.info
meft_info Taxi.Russian

Организатор Форума:
АНО «МЕФТ» | anomeft.com

Оператор Форума:
Conference Point | +7 (812) 323-93-70 | info@confspb.ru

Автоматическая некоммерческая организация
МЕФТ

— обладатель знака Safe Travels SPB, подтверждающего безопасное предоставление услуг и гарантирующего сохранность здоровья участников мероприятия.

ConferencePoint

ПРИГЛАШАЕМ
СЛЕД. УЧАСТНИКОВ

28-30 СЕНТЯБРЯ

УФА 2021

ВАНХЭКСПО

ТРАНСПОРТ

TRANSPORT OF THE URALS

VI specialized Forum and Exhibition

VI специализированный
форум и выставка

УРАЛА

www.uraltransexpo.ru
[347] 246-42-00, 246-42-29
avto@bvkexpo.ru
@transforumufa
Транспортный форум

www.uraltransexpo.ru

#транспортныйфорум #транспурала

ОРГАНИЗАТОР: ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: МЕДИАПАРТНЕРЫ:

Viva consult

ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ: Афанасий Никитин

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР: РЖД ПАРТНЕР

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ МЕРОПРИЯТИЯ: Транспорт России

**Международная конференция
Эксплуатация и
модернизация
портов и
терминалов
России 2021**

19 октября
Ростов-на-Дону

www.ports.shipping.ru +7 (958) 58-155-98 info@viva-consult.ru

Извещение

о проведении общественных слушаний (обсуждений)

В соответствии с ФЗ РФ от 23.11.1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 г. 3372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в РФ» организуются общественные слушания по материалам оценки воздействия на окружающую среду по объекту: корректировка проектной документации и инженерных изысканий и разработка рабочей документации по объекту: Реконструкция автодороги. Опытная станция-Забровка в Пермском районе, на участке с км 1+800 по км 2+450 с мостом через р. Висса, в рамках которого предполагается осуществлять реконструкцию в пределах ООПТ федерального значения — национального парка «Угра».

Цели намечаемой деятельности: реконструкция моста.

Место расположения: Пермский район.

Заказчик: ГКУ КО «Калугадорзаказчик», 248600, г. Калуга, ул. Луначарского, 64.

Исполнитель: ООО «ГоризонтДорПроект», 394077, г. Воронеж, Б-р Победы 18, оф. 25.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: ООО «ГоризонтДорПроект», совместно с Администрацией Пермского района Калужской области.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Проведение общественных обсуждений в форме слушаний назначено на 10 сентября 2021 г. в 14:00 часов по адресу: Калужская область, 249130, Калужская область, с. Перемышль, пл. Свободы, д. 4.

По данному адресу можно ознакомиться с материалами проектной документации и ОВОС, подать письменные предложения с 11.08.2021 г. по 08.09.2021 г. в рабочие дни с 8:00 до 17:00.

Телефон для справок: (473) 275-86-99.

Уведомление

В публикации еженедельной информационно-аналитической газеты «Транспорт России» №6 (1177) от 8-14 февраля 2021 г., «Уведомление о проведении общественных обсуждений по проектной документации «Строительство вахтового поселка для персонала ПАТЭС на 282 человека в г. Певек Чукотского автономного округа», абзац 9, читать в следующей редакции:

«Орган ответственный за проведение общественных обсуждений: Администрация городского округа Певек. Адрес: 689400, Чукотский автономный округ, Чанский район, г. Певек, ул. Обручева, д. 29, тел. (42737) 4-21-42, факс: (42737) 4-21-42, адрес электронной почты: chaunadmin@mail.ru».

В публикации еженедельной информационно-аналитической газеты «Транспорт России» №8 (1179) от 22-28 февраля 2021 г., «Уведомление об изменении срока проведения общественных обсуждений по проектной документации «Строительство вахтового поселка для персонала ПАТЭС на 282 человека в г. Певек Чукотского автономного округа» добавить следующий абзац:

«Орган ответственный за проведение общественных обсуждений: Администрация городского округа Певек. Адрес: 689400, Чукотский автономный округ, Чанский район, г. Певек, ул. Обручева, д. 29, тел. (42737) 4-21-42, факс: (42737) 4-21-42, адрес электронной почты: chaunadmin@mail.ru».

Оповещение

о начале проведения общественных обсуждений

ООО «ННК-Саратовнефтегаздобыча» совместно с Администрацией Федоровского и Марковского муниципальных районов Саратовской области в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 г. N 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Западное-Преображенское месторождение. Обустройство скважины № 1» на этапе обсуждения проектной документации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: добыча газа и конденсата и их транспорт на существующую УКПГ «Вознесенская».

Месторасположение: Саратовская область, Марковский муниципальный район, Федоровский муниципальный район.

Наименование и адрес Заказчика: ООО «ННК-Саратовнефтегаздобыча», 410028, г.Саратов, ул.Советская д.4., e-mail: nnk-saratovngd@ipc-oil.ru

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «ВолгоУралНИПИнефть», 443010, г. Самара, ул. Ульяновская, д. 11/205.

Примерные сроки проведения ОВОС II - IV квартал 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрации Федоровского и Марковского муниципальных районов Саратовской области.

Форма общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма представления замечаний: письменная.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно по адресу:

Саратовская область, Федоровский район, р.п. Мокроус, ул. Центральная, 55, кабинет №220 в рабочие дни с 8 августа по 7 сентября 2021 г., с 8:00 до 17:00, а также на официальном сайте администрации Федоровского муниципального района Саратовской области в сети Интернет: https://fedormi.ru/. Тел. +7(84565) 5-00-38.

Саратовская область, г. Маркс, пр. Ленина, 20, кабинет №23 в рабочие дни с 6 августа по 7 сентября 2021 г., с 8:00 до 17:00, а также на официальном сайте администрации Марковского муниципального района Саратовской области в сети Интернет: https://marksadm.ru/. Тел. +7(84567) 5-16-07.

Замечания и предложения принимаются в письменном виде по адресу:

- администрация Федоровского муниципального района Саратовской области, Федоровский район, р.п. Мокроус, ул. Центральная, 55, кабинет №220, Тел. +7(84565) 5-00-38;

- администрация Марковского муниципального района Саратовской области, Саратовская область, г. Маркс, пр. Ленина, 20, кабинет №23, Тел. +7(84567) 5-16-07;

а также на электронную почту заказчика: nnk-saratovngd@ipc-oil.ru и в письменном виде на почтовый адрес: 410028, г. Саратов, ул. Советская д.4. время приема: в рабочие дни с 8:00 до 17:00.

Сроки представления замечаний и предложений: 30-дневный срок с момента публикации, а также в течение 30 дней после окончания общественных слушаний.

Дата и место проведения общественных обсуждений: 07.09.2021 г. в 11.00 (по местному времени) в зале заседаний администрации Федоровского муниципального района Саратовской области по адресу: Саратовская область, Федоровский район, р.п. Мокроус, ул. Центральная, 55.

08.09.2021 г. в 10.00 (по местному времени) в зале заседаний администрации Марковского муниципального района Саратовской области по адресу: Саратовская область, г. Маркс, пр. Ленина, 18.

Редакция газеты «ТР»
за орфографию и пунктуацию
ответственности не несет

10 КРУГ ЧТЕНИЯ Вызов бросает Алтай

В КОНЦЕ НОМЕРА



ВЫБИРАЕМ ВМЕСТЕ!



Узнайте
всё о выборах

Информационно-справочный центр
ЦИК России
8 800 200 00 20

«Ветер дальних странствий»

Под таким названием в детском лагере «Штормовой» стартовала образовательная программа Росморпорта

СЛЕТ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Для участия в ней в лагерь съехались 73 победителя отраслевого турнира «Мой порт». Программа «Ветер дальних странствий» направлена на изучение современной морской техники, инновационного судостроения и судомодельного дела. Участники программы узнают о функционировании высокотехнологичных портов и береговой инфраструктуры.

Тематическая программа Росморпорта включает семь направлений: «Инновационное судостроение», «Программирование системных плат для дистанционного управления», «Робототехника в автоматизированной портовой инфраструктуре», «Юный метеоролог», «Занимательная навигация», «Музей дополненной реальности» и «Портовая инженерия». Каждый участник сможет освоить один полный образовательный курс.

Также ребята попробуют себя в одном из девяти дополнительных направлений: «Экзотик для измерения глубины», «Аппарат для азбуки Морзе», «Юный маринист», «Средства связи», «Морская экология», «Аварийное дело», «Истории и традиции ВМФ», «Гневная подготовка» и «Первая помощь».

Лекторами и наставниками выступают приглашенные педагоги, методисты, эксперты по проектированию, морскому делу и техническому творчеству. Под их присмотром ребята учатся конструировать модели морских приборов, исследуют процесс управления судном, осваивают навыки создания объектов виртуальной реальности, обучаются основам маринистики, знакомятся с основными перспективными профессиями в морской отрасли будущего.

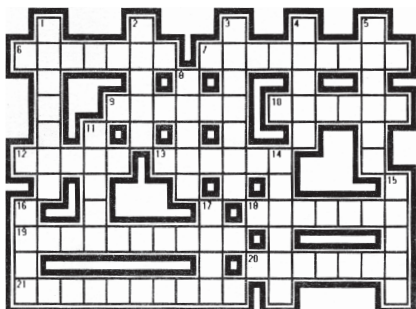
Ключевыми событиями смены детского лагеря «Штормовой» также станут «Солнечная регата» и «Фестиваль проектов», где победители конкурса «Мой порт» смогут продемонстрировать результаты собственной работы, проделанной во время пребывания в «Орленке».

Пресс-служба Росморпорта

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 6. Устройство для регулирования железнодорожного движения. 7. След, остающийся на воде позади идущего судна. 9. Один сегмент пути корабля. 10. Тип военно-морских судов. 12. Портный грузчик. 13. Большая длинная телега с решетчатыми бортами. 18. Специальная самодвижущаяся тележка для поездов работников железной дороги с целью осмотра рельсового пути. 19. Большая станция междугородного автобусного сообщения. 20. Автомобильный прицеп для перевозки крупных и тяжелых грузов. 21. Автоматическое спасательное кресло для выбрасывания летчика из летального аппарата.

По вертикали: 1. Быстроходная весельная шлюпка. 2. Машина, позволяющая любой вид энергии в механический двигатель. 3. Искусство управления летательным аппаратом. 4. Запасная юбка на корабле. 5. Крупные соревнования по парусному или гребному спорту. 8. Тип кузова легковой автомашины. 11. Вид городского транспорта. 14. Крейсер-музей в Санкт-Петербурге. 15. Морская промысловая рыба. 16. Парусник «Круизштерн» как вид судна. 17. Простейший гоночный автомобиль без кузовов.



Ответы

1. Шлюпка. 2. Двигатель. 3. Пилотаж. 4. Юбка. 5. Регата. 6. Семафор. 7. След. 8. Каноэ. 9. Сегмент. 10. Корабль. 11. Трамвай. 12. Грузчик. 13. Телега. 14. Крейсер. 15. Рыба. 16. Парусник. 17. Автомобиль. 18. Тележка. 19. Станция. 20. Автобус. 21. Кресло.

Тем, кто готов к любым испытаниям при открывании новых маршрутов

РАЛЛИ-РЕЙД

Несмотря на множество трудностей, международное ралли «Шелковый путь» подошло к концу. Взяв старт в историческом центре Омска на Соборной площади, участники многодневной гонки преодолели более трех с половиной тысяч километров по территории России и оказались на финише в Республике Алтай – в Горно-Алтайске. В ходе торжественной церемонии победители и призеры получили свои заслуженные награды.

И снова ковид

Это ралли стало первым после двухлетнего перерыва. По ходу гонки в идеальном намеренный план вмешались совершенно непредвиденные факторы. После старта в Омске участники гонки отправились в Новосибирск, а затем в Горно-Алтайск – здесь должен был располагаться последний бивуак на территории России. Но параллельно с ходом борьбы на трассе организаторы оперативно решали возникающую форс-мажорную ситуацию.

В дирекцию поступило письмо от главы штаба по ведению и контролю ковидного протокола Дениса Проценко, в котором он потребовал изменить маршрут соревнования в кратчайшие сроки и рассмотреть возможность проведения мероприятия только на территории Российской Федерации, в пределах регионов первоначально утвержденного маршрута. Для организаторов гонки вопросы безопасности ее участников, членов команды-организатора, а также зрителей являются первостепенными. Поэтому дирекция приняла решение не пересекать границу Монголии, где реальной угрозой стали ковид и бубонная чума. А использовать для дальнейшего проведения ралли спецпуть на территории Российской Федерации.

Организаторам удалось избежать возникших трудностей. Новый маршрут позволил участникам продолжить борьбу, во всех спортивных зачетах сражение выдалось максимально интересным. Но самое главное – гонщики получили очки и в зачетах этапы на чемпионата мира по ралли-рейдам Международной мотоциклетной федерации, и в зачете Кубка мира по ралли-рейдам Международной автомобильной федерации.

«Я рад, что очередное издание ралли «Шелковый путь» привлекло большое внимание со стороны участников и зрителей. Гонщики смогли проявить свои навыки в непростых условиях сибирского бездорожья и горных районов Алтая. Уверен, что все участники увезут с собой самые теплые впечатления от красоты нашей природы и бескомпромиссной спортивной борьбы на трассах «Шелкового пути».

Я рад, что очередное издание ралли «Шелковый путь» привлекло большое внимание со стороны участников и зрителей. Гонщики смогли проявить свои навыки в непростых условиях сибирского бездорожья и горных районов Алтая. Уверен, что все участники увезут с собой самые теплые впечатления от красоты нашей природы и бескомпромиссной спортивной борьбы на трассах «Шелкового пути».

6 секунд и 650 километров

Как и в 2019 году, на старт ралли приехали практически все лидеры чемпионата мира по ралли-рейдам FIM. Сражение за полуполный коэффициент в зачет серии, этапком по-прежнему является соревнованием в России, разрывом между пилотами ведущих заводских команд.

Аргентинец Франко Кайми (Hero Motorsports Team Rally) задал высокий темп гонке, став лучшим на первом этапе. Лидер чемпионата мира и дебютант ралли «Шелковый путь» Росс Бейкер (Monster Yamahа Rally Official Team) возглавил генеральную классификацию уже на следующий этап, однако марафонский этап остановил райдера из Ботсваны. Шлюпка двигателя привела к сходу.

Воспользовавшись неудачей конкурента смол Маттиас Вальнер из Red Bull KTM Factory Racing. Австриец, для которого этот «Шелковый путь» стал



первым, хватило одной победы на марафонском этапе, чтобы подняться на первую ступень и уверенно выиграть. Команда из Австрии показала стопроцентный результат: два титула в двух изданиях гонки.

Австралиец Даниэль Сандерс (Gasgas Factory Racing) первенствовал на трех спецучастках из пяти, но в общем зачете остановился в шаге от подиума. Замкнул тройку лучших Кайми, в последний день предприни-

ВЛАДИМИР ЧАГИН:

Я рад, что очередное издание ралли «Шелковый путь» привлекло большое внимание со стороны участников и зрителей. Гонщики смогли проявить свои навыки в непростых условиях сибирского бездорожья и горных районов Алтая. Уверен, что все участники увезут с собой самые теплые впечатления от красоты нашей природы и бескомпромиссной спортивной борьбы на трассах «Шелкового пути».

Второй этап гонки завершился победой французского экипажа Жерома Пелише и Жерома Пелише. Следом за маститыми автогонщиками в таблице разделились российский экипаж Алексей Игнатов и команды «F3 Рейд Спорт».

Пилот российской команды «КАМА3-мастер» Дмитрий Сотников вышел на старт ралли на абсолютно новом грузовике с кабиной семейства F3. Автомобиль в Набережных Челнах подготовили к выезду в Омск на старт соревнования. Экипаж под номером 501 не оставил шансов своим конкурентам в зачете грузовиков (Open T5) три победы на этапах и первое место в генеральной классификации. Результат Сотникова уникален: 36-летний пилот стал единственным в истории Международного ралли «Шелковый путь» трехкратным победителем.

Острое соперничество за подиум развернулось сразу между несколькими экипажами команды «КАМА3-мастер» и белорусского коллектива «МА3-СПОРТавто». На финише спецучастков спорные автомобили разделяли считанные секунды, а перестановки в тройке лучших происходили в ежедневном режиме: попеременно в категорию андоржников, которую выигрывал экипаж со штурманом Александром Алексеевым.

Обидный сход

Выше головы

Выше головы

Выше головы

Выше головы

Расклад по категориям

Российский гонщик Сергей Карякин для этих соревнований построил совершенно новый мотовездеход, сменив категорию Open (победа в 2019 году) на T4 (серийные SSV, модифи-

Кротов, и Владимир Васильев включились в сражение за «Белого тигра» с первых метров дистанции. Они же записали на свой счет победы на первых трех спецучастках.

Действующий обладатель Кубка мира FIA по бахам Владимир Васильев имеет право сетовать на судьбу: после третьего этапа он опережал знаменитого француза Герлена Шишери на 23 секунды, однако камнем преткновения стали проколотые колеса: запасок на второй части марафона в автомобиле уже не было. Как итог – обидный сход. И в лидеры перед последним днем ралли вышел Шишери. Довести дело до первой на «Шелковом пути» победы стало делом техники. Денис Кротов довольствовался вторым местом, а третьим, как и два года назад, стал еще один француз – Жером Пелише.

Следом за маститыми автогонщиками в таблице разделились российский экипаж Алексей Игнатов и команды «F3 Рейд Спорт».

Уникальное достижение

Уникальное достижение

Уникальное достижение

На снимке: лучший в гонке грузовиков пилот экипажа № 501 команды «КАМА3-мастер» Дмитрий Сотников (в центре)

«Дары» моря

Загадочное мертвое «чудовище» вымыло на берег британского графства Пембрукшир, Уэльс. Находка озадачила специалистов.

Джули Латроб гуляла по побережью и заметила нечто с костями и плавниками. Судя по всему, останки принадлежали морскому животному. «Это была необычная находка, мы потрошили останки, чтобы выяснить, кому они могли принадлежать. Там было что-то похожее на позвонок толстой с кулака», – рассказывает она.

Латроб отметила, что у туши не было головы, но просматривался таз и нечто напоминающее плавники. «Это было похоже не на кости, скорее на хрящ – намного бледнее и эластичнее», – объяснила британка.

Пользователи сети предположили, что Латроб наткнулась на останки акулы, толениа или даже овцы. Эксперты благотворительной организации по спасению морских млекопитающих British Divers Marine Life не смогли определить наверняка, что это за животное. Они также считают, что на берег могло выбросить мертвого дельфина, морскую свинью или тюленья.

Стотрудница американского природного парка «Национальный берег Падар-Айленд» в штате Техас нашла на пляже загадочное существо.

Гид парка Ребекка Клауссен гуляла по побережью и обратила внимание на нечто похожее на ступни морского червя желтого цвета. Ее находка оказалась живым существом. Как выяснилось, это мягкий коралл.

«Я работаю здесь уже пять лет, но когда толкнула перекачала сюда, я не знала, что такое мягкий коралл. Как и большинство других людей, которые видят его, я думала, что это какой-то провод или веревка», – рассказала американка.

Клауссен пояснила, что желтая часть коралла плотная, но если его подорвать, то он довольно гибкий. Она уточнила, что желтая часть коралла – это и есть полип. Иногда под ним видно черное основание – это скелет коралла. «В воде мягкий коралл имеет ветвистую структуру и напоминает ветки деревьев», – сказала она.

Женщина пояснила, что вынесенные на берег полипы, как правило, не выживают.

Клауссен опубликовала фотографии существа в соцсети. Изображения поразили пользователей. «Я никогда бы не подумала, что это что-то еще, кроме желтого волокнистого кабеля», – написал один из них. «Мы все время подбрасывали их как мусор, так как думали, что это рыболовные снасти или что-то подобное», – ответил другой.

Рыбаки нашли загадочное тугучее существо на берегу океана в индийском городе Чирапа, штат Андхра-Прадеш. Оно было похоже на камень, но обладало текстурой резины, так как его можно было растянуть.

«Оно весит три с половиной килограмма, и у него есть три «глаза». Обычно мы знаем, как называются различные рыбы, но такую увидели впервые», – рассказал местный рыбак.

Рыбаки считают, что существо может быть редким видом или животным-мутантом. Сначала они боялись трогать неизвестное существо, но решили прикоснуться к нему, когда поняли, что оно мутное. Позже чиновники из местного управления рыболовства забрали находку для изучения. Они также отметили, что раньше не встречали подобных существ.

Эксперты подозревают, что это морской губка. Однако в районе Чирапы и на восточном побережье из-за загрязнения океана обычно не водятся ни губки, ни кораллы.

Виктор АНАХОПЕТ

Транспорт России

УЧРЕДИТЕЛИ:
Министерство транспорта РФ,
АО «Издательство Дороги»

ИЗДАТЕЛЬ:
АО «Издательство Дороги»
Издаётся с февраля 1998 года

Распространяется в 83 регионах России и в странах СНГ по адресной подписке и через издательство

- союз и ассоциаций, предприятий и организаций автомобильного, железнодорожного, городского электрического, промышленного воздушного, морского и речного транспорта, метрополитена, дорожного хозяйства, геодезии и картографии, машиностроения, ТЭК;
- профессиональных организаций ТЭК;
- органов исполнительной и законодательной власти федерального и регионального уровней;
- участников транспортных коллегий, совещаний, конференций, всех профилей и смежных выставок в России и СНГ;
- органов МВД России

БУРЫЛИН Ю.В. – главный редактор
ЧИНД В.Д. – зам. главного редактора – отв. секретарь

Редакторы отделов:
БАЙКОВ Ш.Х., БУДУМЯН В.Г., ДМИТРИЕВА И.В., ИЗЬЮРОВА Л.В.,
КАРЛОВА Е.А., ЛЕВИНОВА Т.П., ОЗУН А.С., ОЗУН С.А.,
ПОЛЯКОВА И.С., ШВЕЙДЕР О.В.

Секретариат:
ЗАБЕРУСКОЕ И.И. – технический редактор
МЕЩЕРЯКОВА Е.А. – корректор

Региональные представители:
ЕЛАНИНА Т.К. (Нижегород) тел. (952) 461–69–61
УШЕНИН Е.Г. (Екатеринбург) тел. (8343) 370–02–82

E-mail: rustransport@mail.ru, gazetalar@yandex.ru

Суммарный тираж 20 000 экз. Цена свободная

Газета перерегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2008 года
Свидетельство ПИ № ФС77–25210
Подписано в печать 05.08.2021 г. в 15:00
Отпечатано АО «Красная звезда» 125284, Москва, Хорошевское шоссе, 38.
Тел.: (495) 941–34–72, (495) 941–31–62, (495) 941–28–82. E-mail: kr_zvezda@mail.ru, www.redstar.ru

Подписка:
В «Издательство Дороги» – льготная подписка с любого номера газеты.
Все ваши вопросы адресуйте в отдел реализации и подписки.
Тел.: (7) (495) 748–36–84, доб. 11–54, 11–62
• по каталогу агентства «Роспечать» – Газеты, Журналы, 32766 – для организаций
35644 – для индивидуальных подписчиков
19181 – посылка подписки
• по Общероссийскому каталогу агентства «Пресса России»
84658 – полугодия
84659 – годовая подписка
• по каталогу «Почта России»
4452 – полугодия
84244 – годовая подписка

• Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора
– материалы печатаются на правах рекламы.
За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.
Перепечатка материалов газеты «Транспорт России» разрешается с согласия «Издательства Дороги». Ссылка на газету «Транспорт России» обязательна.

«ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

Генеральный директор АО «Издательство Дороги»
Ефимов В.И.
Директор по региональным проектам Барсегян Р.В.
E-mail: bars777-17@mail.ru

По вопросам реализации и подписки Кученик А.В.
E-mail: avtorad@list.ru

По вопросам выставочной деятельности и рекламы
Перевезинцев Е.А.
E-mail: katechayka@mail.ru

Злобина С.В.
E-mail: sv@izdatelstvo-dorogi.ru

Кушнеренко Н.В.
E-mail: 45595943@gmail.com

Адрес издательства и редакции:
107023, Москва, ул. Электрозаводская, 24
Тел. (495) 748–36–84, факс (495) 963–22–14
www.transportrussia.ru

Зак. № 4706–2021



Транспорт и дорожное хозяйство Ульяновской области

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

В новой реальности

Поддержка транспорта — поддержка экономики

Дорожное хозяйство и транспорт являются системообразующими отраслями в социально-экономическом развитии региона, их вклад в ВРП составляет 6,5%. 2020–2021 годы оказались непростыми для всей страны, в том числе для Ульяновской области. Однако в регионе негативные тенденции в целом удалось предотвратить благодаря своевременным мерам государственной поддержки транспортных предприятий. О том, какая помощь была оказана транспортной отрасли, ее текущем состоянии и перспективах — интервью с вице-губернатором Ульяновской области Алексеем РУССКИХ.

— Алексей Юрьевич, Ульяновская область предпринимает серьезные усилия для обеспечения экономической устойчивости региона. Каковы сейчас основные показатели социально-экономического положения региона и каковы приоритеты экономической политики?

— По итогам первого квартала текущего года наблюдается рост промышленного производства на 7,5% к соответствующему периоду 2020 года. Этот рост обеспечили предприятия обрабатывающей промышленности и топливно-энергетического комплекса. Транспортная отрасль по-



прежнему является приоритетной для нас. Основные усилия региона в этом сегменте направлены на обновление пассажирского транспорта, организацию бесперебойной и безопасной работы транспорта с использованием современных информационно-цифровых технологий, реконструкцию инфраструктурных объектов (остановок, вокзалов и станций).

Главным ориентиром в дорожной отрасли до 2024 года является достижение поставленных Президентом Российской Федерации В.В. Путиным задач в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» по приведению в нормативное состояние 85% всех автомобильных дорог опорной сети и дорог, входящих в Ульяновскую городскую агломерацию, а

также по сокращению смертности на автомобильных дорогах.

— Сейчас мы все вынуждены жить в новой реальности в связи с распространением коронавирусной инфекции. Какие меры поддержки были предприняты в Ульяновской области для предприятий транспортной сферы?

— Действительно, по итогам прошлого года отмечено снижение мобильности населения, что привело к сокращению пассажиропотока на всех видах транспорта и снижению доходов транспортных предприятий. Так, до 77% от уровня 2019 года снизился пассажиропоток на автомобильном транспорте, до 67% — на городском наземном электрическом транспорте, до 75% — на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении, до 86% — на воздушном транспорте и до 90% — на водном. Правительство Ульяновской области приняло решение поддержать транспортные предприятия. Для этого из областного бюджета Ульяновской области и резервного фонда в 2020 году были выделены 749 млн руб. Финансовая помощь оказывалась в соответствии с комплексным планом по противодействию COVID-19. Мы постоянно ведем контроль за соблюдением правил по недопущению распространения корона-

вирусной инфекции. И это касается всех сфер жизнедеятельности.

В приоритетном порядке была оказана региональная поддержка государственным и коммерческим перевозчикам на возмещение лицензионных платежей за приобретенные автобусы марки СИМАЗ в количестве 145 единиц. Для нас главной задачей остается сохранение рабочих мест и обеспечение ульяновцев достойной заработной платой. В полном объеме обеспечено предоставление межбюджетных трансфертов бюджетам муниципальных образований на погашение накопленной задолженности перед автотранспортными предприятиями за оказанные транспортные услуги и выполненные работы. Кроме того, за счет резервного фонда правительства Ульяновской области возмещены затраты транспортным предприятиям на сумму 8,8 млн руб., связанные с приобретением и установкой 780 бактерицидных рециркуляторов воздуха в транспортных средствах, а также в международном аэропорту Ульяновск (Баратаевка), на автовокзалах и автостанциях Ульяновской области. Для страхования жизни и здоровья водителей общественного транспорта и кондукторов выделено еще 2,2 млн руб.

Окончание на 2-й стр.



В новой реальности

Окончание.
Начало на 1-й стр.

Объем пассажирских перевозок на внутренних рейсах воздушного транспорта сократился по итогам 2020 года на 14%, что привело к снижению доходов АО «Аэропорт Ульяновск». Мы полагаем, что все ограничительные меры и спад производственных показателей носят временный характер, поэтому аэропорту крайне важно было избежать сокращения численности работников, так как, прежде чем приступить к работе, все сотрудники проходят специальную и дорогостоящую подготовку. Мы компенсируем содержание сферы воздушного транспорта, аэропорту была предоставлена финансовая помощь в размере 9,1 млн руб. Это позволило не только сохранить штатную численность сотрудников, но и организовать новый рейс по направлению Ульяновск – Новосибирск, что в свою очередь частично компенсировало снижение финансовых показателей.

Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в природном сообщении на территории Ульяновской области осуществляет АО «Башкортостанская ППК». Для компенсации выпадающих доходов компании были предоставлены субсидии из областного бюджета в размере 98,8 млн руб. За счет средств областного бюджета компенсированы выпадающие доходы, связанные с перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в природном сообщении в 2020 году, а также задолженность за 2012–2014 годы в размере 32,35 млн руб.

Что касается речного транспорта, то с начала навигации 2020 года количество перевезенных пассажиров снизилось на 60%, число стоянок судов в Ульяновском речном порту – на 56,5%. Соответственно, снизились и доходы от использования кафе на теплоходах, речном вокзале и привокзальной площади. Ульяновскому речному порту была оказана финансовая помощь в размере 4,2 млн руб., что позволило покрыть часть выпадающих доходов и сохранить численность сотрудников организации.

– Несмотря на коррективы, которые вносит COVID-19, жизнь продолжается. Вы упомянули вначале, что одним из приоритетов области является обновление пассажирского транспорта. Удастся ли реализовать эти планы?

– На сегодняшний день маршрутная сеть общественного транспорта Ульяновской области состоит из 446 маршрутов регулярных перевозок, обслуживаемых 88 транспортными предприятиями. Нашим преимуществом является сохранение сети государственных транспортных предприятий, обслуживающих 51% муниципальной маршрутной сети и 42% межмуниципальной сети. Всего на пассажирских перевозках задействованы 1793 транспортных средства, средний возраст которых составляет 16 лет, а износ – 69%. То есть потребность в модернизации очевидна.

В 2020 году при финансовой поддержке из федерального бюджета



область закупила 29 современных трамвайных вагонов модели 711-911ЕМ «Львенок». Заявка от Ульяновской городской администрации заняла лидирующую позицию в проводимом Минтранс России отборе регионов в рамках реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Результатом победы в конкурсе стало предоставление субсидии из федерального бюджета лизинговой компании, благодаря чему цена контракта финансовой аренды (лизинга) была снижена с 2,6 млрд до 1,474 млрд руб. Это позволило региону повысить качество транспортного обслуживания населения, обновить трамвайный парк в областном центре на 20%.

С 2019 года Ульяновская область участвует в государственной программе «Развитие энергетики», в рамках которой осуществляется перевод транспортных средств региона на использование компримированного природного газа (метана) в качестве моторного топлива. В 2019–2020 годах с привлечением средств областного бюджета приобретены 110 автобусов среднего класса, работающих на метане. В 2020 году специализированными организациями переоборудованы 170 транспортных средств на использование природного газа. На начало 2021 года на территории региона зарегистрированы 1025 транспортных средств, работающих на природном газе, в том числе 438 автобусов. Всего до 2024 года на территории Ульяновской области планируется переоборудовать 3000 автомобилей на использование метана в качестве моторного топлива и создать в регионе сеть из 19 заправок транспортных средств природным газом.

Всего при поддержке федерального центра и регионального бюджета, а также за счет собственных средств государственных и коммерческих перевозчиков в течение последних 5 лет приобретены 455 новых автобусов и 29 новых низкопольных трамвайных вагонов. Тем не менее потребность в обновлении подвижного состава

общественного транспорта остается высокой. Для обеспечения безопасности пассажирских перевозок и удовлетворения запросов населения в качественном транспортном обслуживании требуется приобрести как минимум 230 новых транспортных средств. Только для Ульяновска, где проживают 625 тыс. человек (а это половина населения Ульяновской области), нужны еще 30 трамваев, 30 троллейбусов и 30 автобусов большого класса. Для обеспечения надежного транспортного сообщения сельских территорий необходимо обновить автобусный парк пассажирских автотранспортных предприятий на 100 автобусов среднего класса и 40 – малого.

Хочу высказать слова благодарности Министерству транспорта РФ за поддержку региона в обновлении транспорта. Сейчас мы готовим заявку на участие в соответствующих федеральных программах в дальнейшем.

С федеральным центром также прорабатываются новые механизмы модернизации транспортной инфраструктуры с применением инфраструктурного бюджетного кредитования. В частности, это федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта». Еще с прошлого года в рамках договоренностей с правительством Москвы мы поэтапно начали обновление троллейбусного парка Ульяновска. На сегодня все 30 единиц поставлены в Заволжское троллейбусное депо, 12 работают на линии. На повестке дня – модернизация инфраструктуры городского электротранспорта. В настоящее время разрабатывается проект обновления рельсовых путей в Ульяновске, контактных сетей и объектов путевого хозяйства. Для этого планируем привлечь бюджетный инфраструктурный кредит под 3% годовых на срок не менее 15 лет.

– Модернизация парка – это лишь одна составляющая повышения качества транспортного обслуживания населения.

– Вы правы. С 2020 года на протяжении разработки стандарта

качества транспортного обслуживания населения города Ульяновска и новой целевой модели управления общественным транспортом. На сегодня утверждена Комплексная программа модернизации общественного транспорта города Ульяновска. Она позволит повысить эффективность функционирования городской маршрутной сети за счет уменьшения количества дублирующих друг друга маршрутов и обеспечения гарантированных бесперебойных перевозок. Для этого приоритет в пассажирских перевозках будет передан трамваям, а автобусы и троллейбусы будут выполнять преимущественно роль подвозящего транспорта, с переходом на обслуживание автобусами среднего (типа СИМА3) и большого (типа ЛиАЗ) классов.

Аналогичную работу мы проводим с администрациями муниципальных образований по оптимизации пригородных, внутрирайонных и междугородных маршрутов на территории Ульяновской области. Акцент делается на обеспечении жителей населенных пунктов автобусным сообщением с районными центрами, в том числе тех маршрутов, обслуживание которых временно было приостановлено. С 2021 года реализуются три пилотных проекта по переходу на контрактную схему организации пассажирских перевозок, которая заключается в проведении конкурсных процедур для заключения муниципальных контрактов на обслуживание «районных» маршрутов в Сурском, Карсунском и Павловском районах.

– Одним из приоритетов транспортной отрасли является использование ИТ-разработок. Есть ли такие в регионе?

– С 2020 года у нас функционирует мониторинговый центр организации дорожного движения, на базе которого создана региональная навигационно-информационная система, которая позволяет обеспечить мониторинг и контроль транспортно-дорожного комплекса всей Ульяновской области. В настоящее время к системе подключены

уже более 3000 единиц транспорта: автобусы, троллейбусы, трамваи, дорожная и коммунальная техника, школьные автобусы, кареты скорой помощи. Система обеспечивает непрерывный контроль за перевозкой пассажиров, соблюдением расписания и схем движения, работы дорожной техники. С ее помощью нам удалось организовать работу мобильного приложения «Яндекс. Транспорт» и «2ГИС», которые уже функционируют в Ульяновске и Димитровграде.

РНИС была успешно интегрирована в систему мониторинга жизнедеятельности региона: ЦУР, «Инцидент», что позволяет оперативно реагировать на обращения граждан, решать возникающие проблемы в транспортной сфере. Работа в этом направлении продолжается. В качестве новации в областном министерстве транспорта вводится круглосуточная служба «горячей линии» с последующей трансляцией обращений в администрации муниципальных образований для оперативного реагирования. Это эффективное дополнение к функционалу уже действующего мониторингового центра.

Кроме того, с прошлого года на территории Ульяновской области начала действовать транспортная карта «Тройка» для оплаты проезда в общественном транспорте. Она позволит гражданам оплачивать проезд в общественном транспорте любого региона, где проводится ее внедрение, в том числе в Москве и Московской области. Карты проходят тестирование на первых 60 терминалах в Заволжском троллейбусном депо МУП «Ульяновскэлектротранс».

В целом, несмотря на текущую непростую ситуацию с распространением коронавирусной инфекции, транспортная отрасль Ульяновской области остается опорой экономики региона, и наша задача – обеспечить беспрепятственное и безопасное передвижение всеми видами транспорта как для пассажиров, так и для грузов. Это – основа для хорошего социального самочувствия региона и «здорового» бизнеса.





Масштабы разные, задача одна

Стабильная работа на будущий результат

Ульяновская область является крупным транспортным узлом: через ее территорию проходят важные авиационные, железнодорожные и автомобильные коммуникации всех направлений России. Сформированная транспортная сеть — необходимый элемент для развития новых производств и привлечения инвестиций. Как сказалась постпандемная реальность на планах по строительству инфраструктурных объектов? Как отразится на регионе отмена транспортного налога и когда между Москвой и Ульяновском будут курсировать двухэтажные поезда? На эти и другие вопросы отвечает первый заместитель председателя правительства Ульяновской области Андрей ТЮРИН.

— Андрей Сергеевич, первые места по обращениям в адрес правительства Ульяновской области традиционно занимают темы дорог, благоустройства, пассажирского транспорта. Есть ли у правительства региона дорожная карта по всем этим направлениям?

— Основу общественной жизни граждан составляет их мобильность. Каждый день сотни тысяч людей пользуются транспортом в городах и районах — как личным, так и общественным. Соответственно, каждого пассажира, профессионального водителя и автолюбителя волнуют вопросы нормативного состояния дорог, качество и безопасность работы общественного транспорта. Хочу подчеркнуть, что вопросы и обращения тщательно анализируются, а затем трансформируются в цели и задачи, на которые ориентируется транспортная отрасль: повышение безопасности дорожного движения; обеспечение сохранности и развития автомобильных дорог; повышение качества транспортного обслуживания и создание условий для транспортной обеспеченности населения Ульяновской области; создание условий для формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; обновление подвижного состава общественного пассажирского транспорта; организация и развитие новых направлений перевозок пассажиров автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом. Основным механизмом для решения поставленных задач в регионе является Государственная программа «Развитие транспортной системы в Ульяновской области» на период 2020–2024 годов. Общий объем ее финансирования на весь период реализации составляет 42,3 млрд руб., в том числе на 2021 год — 7 млрд руб.

— Несмотря на некоторую бюджетную ограниченность, будущее региона напрямую связано с реализацией крупных инфраструктурных проектов в дорожном строительстве.

— Да. Один из самых ожидаемых проектов — это левобережная развязка мостового перехода через р. Волгу, завершение строительства которой планируется осенью текущего года. Это масштабный и очень значимый для города проект, реализация которого стала возможной благодаря поддержке Минтранса России. Левобережная развязка позволит окончательно включить Президентский мост в транспортную инфраструктуру города и отделить транзитные транспортные потоки от городского транспорта, разгрузит Димитровградское

шоссе, повысит безопасность городского движения в целом. Объект возводится за счет выделенного из федерального бюджета межбюджетного трансферта в рамках госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы».

Другим приоритетным для Ульяновской области проектом является международный транспортный коридор «Европа — Западный Китай».

Сейчас возникла потребность в реконструкции автомобильной дороги федерального значения Ульяновск — Самара со строительством обходов р. п. Чердаклы и Димитровграда. Важность этого вопроса вызвана и обслуживанием работников и посетителей Федерального высокотехнологического центра медицинской радиологии и НИИАР, необходимостью безопасной доставки больных и их семей из аэропортов. Кроме того, реконструкция позволит усовершенствовать улично-дорожную сеть, сформировать благоприятную и комфортную экологическую обстановку для основного населения.

Сейчас весь транзитный поток грузовых и легковых автомобилей круглогодично проходит через р. п. Чердаклы (за сутки транзитом проходят 18,5 тыс. транспортных средств) и Димитровград (за сутки транзитом проходит более 15 тыс. транспортных средств), что привело к ухудшению экологической обстановки в населенных пунктах. Кроме того, транзитный транспорт проходит через центры этих населенных пунктов по выделенным маршрутам в узкой плотной застройке, что существенно затрудняет движение транспорта и создает социальную напряженность населения.

Мы активно работаем с Правительством России и Минтрансом РФ в части оказания содействия во включении в федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети» нацпроекта БКД с 2022 года. Очень надеемся на поддержку федерального центра в реализации данного мегапроекта.

— Кроме мегапроекта, в регионе есть потребность в объектах меньшего масштаба...

— Конечно, например, сейчас особое внимание уделяется развитию транспортной инфраструктуры столицы региона. Для обеспечения доступности к новым жилым микрорайонам и разгрузки улично-дорожной сети Ульяновска заключены двухлетние контракты на разработку проектной документации на общую сумму 74,9 млн руб. Ориентировочная стоимость семи проектируемых сооружений — более 3 млрд руб. К сожалению, без помощи со стороны Правительства России выполнить такие объемы невозможно. Приступим к поэтапной реализации вышеуказанных проектов с 2021 года, на который запланированы такие грандиозные объекты, как мостовой переход через р. Свиягу по ул. Шевченко/ул. Ленина и ул. Абулкова в Засвияжском районе Ульяновска. Реализация этого проекта позволит перераспределить транспортный поток, сократить пробки, повысить экологическую безопасность жителей близлежащих домов и обеспечить безопасный въезд и выезд из микрорайона Ульяновского государственного университета. Кроме того, здесь же развивается новый микрорайон, поэтому проект обеспечит адаптацию активно развивающегося жилого комплекса «Аквамарин».



Еще один проект — реконструкция моста по ул. Минаева с транспортной развязкой в Засвияжском районе, который является главной артерией Ульяновска — соединяет между собой два района города. Действующая интенсивность движения на мосту составляет 5609 авт./сут. На сегодняшний день мостовой переход находится в предаварийном состоянии.

Для решения данной проблемы необходимо разгрузить направления посредством реконструкции мостового перехода и строительства двухуровневой кольцевой транспортной развязки. Кольцевая развязка с круговым движением позволит обеспечить максимальную пропускную способность, не требуя значительных капиталовложений. Такое движение практически полностью исключает пересечение транспортных потоков, заменяя его последовательным сливанием.

В 2022 году планируем разработать проектную документацию на строительство железнодорожного путепровода пр-т Гая — ул. Ленина в Железнодорожном районе, важнейшей целью которого является ликвидация ж/д переезда, который затрудняет движение автомобильного транспорта на выезде из Ульяновска на федеральную автодорогу «Подъезд к г. Ульяновск от автодороги М-5 «Урал». Сейчас затормозившие явления на железнодорожном переезде мешают развитию предприятий — крупнейших налогоплательщиков в Ульяновской области.

Если говорить о модернизации дорожной сети в районах, то в рамках Государственной программы РФ «Комплексное развитие сельских территорий» с 2018 по 2020 год построены и реконструированы восемь автомобильных дорог общей протяженностью 17,5 км на сумму 459,1 млн руб. В 2021 году ведется реконструкция автомобильной дороги п. Новоселки — п. Ковылины в Мелекеском районе протяженностью более 11 км, стоимостью 561 млн руб. В 2022 году планируется построить и реконструировать еще четыре автомобильные дороги общей протяженностью 7,08 км на общую сумму 374,9 млн руб.

— Мы больше говорим о дорожном сегменте, однако и другие виды транспорта играют большую роль в экономиче-

ческой и социальной жизни региона. К примеру, одной из сильно пострадавших от последствий коронавируса считается авиаотрасль. Удалось ли переломить негативную тенденцию?

— В сфере воздушных перевозок в 2020 году авиакомпаниями «Аэрофлот», «Сибирь», «Победа», Nordwind («Северный Ветер») выполнялись рейсы в Москву, Новосибирск, Санкт-Петербург, Сочи и Симферополь. Население Ульяновской области получило возможность напрямую посещать крупные города и культурно-туристические центры страны. В 2020 году в связи со сложившейся ситуацией по предупреждению распространения коронавирусной инфекции перевезено на 14% (290,8 тыс. пассажиров) меньше к уровню 2019 года. В настоящее время через международный аэропорт Ульяновск им. Н.М. Карамзина выполняются ежедневно до девяти рейсов. В текущем году, по нашим прогнозам, ожидается не просто восстановление пассажиропотока, но и его рост до 390 тыс. пассажиров. На сегодняшний день пассажиропоток составил 198,8 тыс. пассажиров. 3 мая 2021 года было открыто новое направление воздушных перевозок Ульяновск — Екатеринбург.

Напомним, что развитие маршрутной сети воздушных перевозок напрямую между региональными центрами страны, минуя Москву, — задача, поставленная Президентом России в рамках стратегии пространственного развития Российской Федерации и плана реализации развития магистральной инфраструктуры, и мы ее поэтапно выполняем.

— Что можно сказать о сегменте железнодорожных пассажирских перевозок?

— Происходит обновление подвижного состава поездов дальнего следования. В 2018 году закуплены и эксплуатируются новые плацкартные вагоны для фирменного поезда Ульяновск — Москва. По предложению Ульяновской области Федеральная пассажирская компания планирует организовать курсирование фирменного поезда № 21/22 Ульяновск — Москва с использованием двухэтажных вагонов до конца текущего года. Для этого в 2020 году проведены проектные работы, в настоящее время ведутся работы по созданию инфраструктуры по обслуживанию

двухэтажных вагонов (смотровая канава, устройство электроснабжения 3000 вольт, водоснабжение). Начало курсирования двухэтажных составов из Ульяновска в Москву — 2022 год.

Сфера пригородных железнодорожных пассажирских перевозок из-за пандемии в 2020 году также показала снижение пассажиропотока на 25%. За 2020 год были перевезены 282,5 тыс. человек, или 75% к уровню аналогичного показателя 2019 года. Несмотря на это, были сохранены все маршруты, и все поезда, которые курсировали в 2019 году, к концу 2020 года вышли на расписание в соответствии с потребностями жителей. Кроме того, в марте 2021 года был восстановлен пригородный железнодорожный маршрут Сызрань — Кузнецк как безопасная альтернатива автобусному сообщению. На сегодняшний день пригородные железнодорожные перевозки в Ульяновской области обеспечиваются 13 пригородными поездами по следующим маршрутам: Ульяновск — Инза, Ульяновск — Майна, Ульяновск — Гловатка, Ульяновск — Димитровград, Инза — Сызрань, Чуварово — Инза, Кузнецк — Сызрань (через Николаевский и Новоспаский районы Ульяновской области). Несмотря на пандемию, нам удается обновлять подвижной состав в пригородном сообщении. В настоящее время с Пригородной пассажирской компанией обсуждаются предложения по использованию с 2022 года нового инновационного подвижного состава из рельсовых автобусов РА-3 («Орлан») при организации пассажирских перевозок. На территории региона планируется задействовать два состава в трехвагонном исполнении. В рельсовом автобусе РА-3 — 226 сидищих мест, а пассажирский салон оборудован климат-контролем. Использование рельсовых автобусов позволит организовать транспортное обслуживание населения, связав три крупных города области — Инзу, Ульяновск, Димитровград — скорым и пригородным железнодорожным транспортом. Планируем организовать скорый поезд Димитровград — Ульяновск. Использование рельсовых автобусов позволит обеспечить пассажирам сокращение времени в пути, комфортность и низкую стоимость поезда.



Импульс для развития

дает нацпроект БКД дорожной отрасли региона



Национальный проект «Безопасные качественные дороги» привносит новый, стратегический подход в решение вопросов модернизации дорожной сети регионов. Широкое применение находят современные технологии, о которых раньше можно было только мечтать. Техника «умнее» на глазах. Участники рынка дорожно-строительных работ, заказчики и подрядчики пересматривают традиционные принципы контрактных отношений: во главу угла теперь не только качество, но и ответственность. О роли нацпроекта для дорожной отрасли Ульяновской области рассказывает в интервью исполняющий обязанности министра транспорта Ульяновской области Евгений ЛАЗАРЕВ.

— Евгений Александрович, какое в целом состояние дорожной отрасли Ульяновской области?

— На сегодняшний день общая протяженность автомобильных дорог, проходящих по территории Ульяновской области, составляет более 13 тыс. км — это автодороги федерального, регионального, межмуниципального и местного значения. По итогам 2020 года доля федеральных дорог, находящихся в нормативном состоянии, составила 89,4%, региональных — 46% и местных — 56%. Реализация нацпроекта БКД наш регион начал вместе с 83 субъектами России с момента его старта в 2019 году. За это время нам удалось отремонтировать около 270 км автомобильных дорог, из которых порядка 225 км областных дорог и около 45 км — в городе Ульяновск. Хотелось бы выразить отдельную благодарность ФДА «Росавтодор» и ФКУ «Волго-Вятскуправтордор» за непосредственный вклад в развитие федеральных дорожных сетей и за контроль транспортно-эксплуатационного состояния. Мы надеемся, что наше сотрудничество будет продолжаться.

— Расскажите, пожалуйста, подробнее о реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» на территории Ульяновской области.

В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» Ульяновская область принимает участие в трех проектах: «Региональная и местная дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения». Основными целями национального проекта является повышение протяженности автомобильных дорог, находящихся в нормативном состоянии, и снижение смертности в дорожно-транспортных происшествиях. На эти цели в бюджете Ульяновской области предусмотрено финансирование порядка 4 млрд руб.

Мы стараемся достичь всех поставленных перед нами показателей. Поясню подробнее: доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, в 2021 году должна достигнуть 47,6%. К 2024 году — не менее 50% от всей сети областных дорог. 77% дорожной сети городских агломераций должно находиться в нормативном состоянии, а уже к 2024 году этот показатель должен составлять не менее 85% от всей сети агломераций.

В рамках регионального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» в текущем году предусмотрена реализация мероприятий на 113 объектах. Ремонт дорожного полотна будет проводиться на 59 объектах протяженностью 152 км, это 39 объектов протяженностью 128,3 км на областных дорогах и 20 объектов протяженностью 23,7 км в городе Ульяновске. Также в августе текущего года мы завершаем работы, которые велись с 2019 года на двух из трех капитальных объектов. Это автомобильная дорога, соединяющая Кузоватовский и Теренгульский районы (Старая Ерыкла — Ерыклинский), которая позволит продолжить развитие аграрного комплекса данных районов. Объект будет сдан 1 сентября текущего года, как и реконструкция автомобильного моста и объездной дороги в поселке Дачный Засвияжского района города Ульяновск, а до первого ноября запланировано проведение работ по строительству дороги по улице Маслова, которая является первым этапом развития индустриального парка УАЗ.

— Как стартовал и продолжается дорожно-строительный сезон?

— Хочу отметить, что свою работу мы проводим в рамках требований нацпроекта БКД и все объекты ремонта были расторгнуты еще в декабре 2020 года, как того требует паспорт нацпроекта. Ранняя контрактация предусмотрена в связи с тем, чтобы все подрядные организации смогли заблаговременно приобрести необходимые материалы, должным образом подготовить технику для выполнения работ и сформировать перечень необходимых бригад. Уже в апреле текущего года установились благоприятные погодные условия, и мы приступили к выполнению взятых на себя обязательств. Сейчас в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» работы ведутся на 47 объектах из 59. Работы ведутся согласно утвержденному календарному графику, также ведутся работы по сезонному содержанию сети региональных дорог.

— Не влияет ли скорость на качество?

— К задачам готовы как заказчик, так и подрядные дорожные организации области. Так, для выполнения требований по испытанию асфальтобетонных смесей были дооснащены лаборатории ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области». В прошлом году приобретено оборудование для проведения испытаний на устойчивость асфальтобетонных к колебательному воздействию, прибор для определения температурных режимов при выпуске асфальтобетонной смеси на АБЗ и температурного интервала уплотнения при укладке смеси в покрытие. В этом году уже осуществлены поставка и установка оборудования для оценки качества полимерно-битумных вяжущих и

экстрактора для определения содержания битума в асфальтобетонной смеси. Это оборудование позволит обеспечить контроль за выпуском асфальтобетонных смесей и применяемых дорожно-строительных материалов в полном объеме, как того требует нормативная документация.

Кроме того, на территории Ульяновской области в дорожно-строительный сезон задействованы 20 асфальтобетонных заводов. Для контроля качества лаборатория департамента дорог проводит отбор и испытания проб минеральных материалов (щебня, песка, минерального порошка битумов). Отмечу, что асфальтобетонные смеси для ямочного ремонта отобраны со всех заводов и соответствуют требованиям, отклонений не выявлено.

— Контракты по БКД также предусматривают применение новых технологий?

— Действительно, это один из показателей регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». Согласно паспорту нацпроекта в 2021 году на каждом десятом объекте должны применяться новые и наилучшие технологии, включенные в реестр. В Ульяновской области дорожные работы на всех объектах по строительству, реконструкции и ремонту в рамках БКД будут выполнены с использованием современных технологий и материалов. Это в том числе применение асфальтобетона для устройства верхнего слоя (щебеночно-мастичный асфальт), вяжущих полимерно-битумных для верхнего слоя и добавление присадки битумной адгезионной согласно утвержденным ГОСТам.

Для предотвращения негативного воздействия внешних климатических факторов на дорожную конструкцию в качестве эксперимента в 2021 году впервые на областных дорогах будет применен метод устройства защитного слоя износа из литых эмульсионно-минеральных смесей типа «Слапери Сил». Данная технология представляет собой литую эмульсионно-минеральную смесь, состоящую из битумной эмульсии, высокопрочного каменного материала и специальных добавок. При толщине слоя 1,5 см она обладает высокой стабильностью и сопротивлением к деформациям. Эта технология будет применена на территории Инзенского района на автомобильной дороге Инза — Осыно — граница области.

— Отремонтированные дороги хочется сохранить как можно дольше. Помогает ли в этом весогабаритный контроль?

— Ввод в эксплуатацию системы АПВБК позволит в круглосуточном режиме, без «человеческого фактора» и в автоматическом режиме, выявлять грузовые автомобили, передвижающиеся по автомобильным дорогам области с нарушением весовых параметров. В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» на территории Ульяновской области запланировано поэтапное внедрение автоматических пунктов весогабаритного контроля на автодорогах общего пользования регионального значения. В текущем году мы планируем установить три автоматических пункта весогабаритного контроля (АПВБК) транспортных средств, в 2022 году — еще четыре, на данный момент уже заключены контракты на пять из семи АПВБК. Отметим, что

автоматизированная система весогабаритного контроля — еще один шаг к выходу всех участников транспортной отрасли на дисциплинированную и правильную работу.

— Вы упомянули снижение количества ДТП. Какие меры принимаются для обеспечения безопасности на дорогах министерство транспорта Ульяновской области?

— Министерство транспорта Ульяновской области применяет комплексный подход по выполнению поставленных задач в снижении показателя смертности от ДТП на основании мероприятий всех региональных проектов и программ, реализуемых в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». При реализации программы акцент прежде всего делается на сохранение жизни и здоровья наших граждан, повышение уровня безопасности дорожного движения, что напрямую влияет на эффективную работу транспортной инфраструктуры в целом и устойчивое социально-экономическое развитие региона. Для достижения всех необходимых показателей мы проводим ряд технических и агитационных мероприятий.

В 2021 году планируется обустроить освещением 34 населенных пункта общей протяженностью более 57 км. Отмечу, что в настоящее время разработан перспективный план до 2028 года, ежегодно предусматривающий обустройство освещения не менее 50 км дорог. Ежегодно мы продолжим планомерно увеличивать объемы работ по нанесению разметки. Уже выполнены работы общей протяженностью 1600 км, из которых порядка 570 км сделано с использованием термопластика. Также проводится ряд дополнительных мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

В настоящее время в целях профилактики ДТП, связанных с нарушением скоростного режима и выездом на полосу встречного движения, проездом на запрещающий сигнал светофора на территории Ульяновской области функционируют 224 камеры видеонаблюдения, интегрированные в 179 стационарных комплексов. Все места установки камер видеонаблюдения согласованы с Госавтоинспекцией и приближены к местам концентрации ДТП, а также к местам, представляющим потенциальную опасность и требующим профилактического воздействия. В целях оперативного реагирования на ситуацию на территории региона также используются 35 передвижных и 6 мобильных комплексов.

Отмечу, что в феврале 2020 года на базе АНО «Центр организации дорожного движения» была создана дирекция по администрированию программы безопасности дорожного движения Ульяновской области, выделено дополнительное финансирование мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения. В результате в 2020 году значительно увеличен масштаб агитационно-пропагандистской работы в сфере безопасности дорожного движения. В текущем году выполняем необходимые мероприятия по организации трансляции телевизионных репортажей, освещающих проблемные вопросы в сфере безопасности дорожного движения и детского дорожно-транспортного травматизма, размещению социальных роликов на

тему безопасности дорожного движения в кинотеатрах, сети Интернет, на экранах торговых центров, установке тематических билбордов на улично-дорожной сети Ульяновской области, тематических материалов в салонах общественного транспорта. Также запланировано проведение среди несовершеннолетних и их родителей массовых мероприятий, направленных на привитие навыков безопасного нахождения на проезжей части и формирование законопослушного поведения участников дорожного движения: проведение общешкольной профилактической акции «ЮИД на страже дорожной безопасности стоит» в рамках Единого дня безопасности несовершеннолетних и проведения Недели безопасности дорожного движения, а совместно с сотрудниками Госавтоинспекции — массовых профилактических мероприятий «Юный пешеход», «Автокресло — детям» с участием родительских патрулей. В рамках проводимых агитационных мероприятий для детской и взрослой аудитории — участников дорожного движения — обеспечена раздача тематических материалов: закладок для учебников, детских тематических раскрасок, световозвращающих брелков, браслетов, значков, жетонов.

— Расскажите о состоянии аварийности на дорогах региона.

— В результате совместных действий министерства транспорта Ульяновской области, регионального управления Госавтоинспекции и других участников проекта по итогам 2020 года удалось достичь заметного снижения показателей аварийности: на 28% снизилось количество погибших, количество дорожно-транспортных происшествий сократилось на 11,7%, раненых — на 12,7%. По итогам 2020 года Ульяновская область заняла 1-е место в ПФО и 3-е в России по сокращению числа погибших в авариях граждан. Мы применяем комплексный подход в данном направлении, и его эффективность подтверждают показатели И полугодия текущего года по отношению к 2020 году. На 36,4% сократилось количество погибших в результате ДТП, на 1,2% снижено количество ДТП, на 2,5% — количество раненых. В этом году перед нами стоит еще более амбициозная задача — обеспечить сокращение числа погибших на 21% относительно 2020 года. Хотелось бы еще раз отметить, что мы не собираемся останавливаться на достигнутом, так как от наших работ зависит выполнение важнейшего показателя национального проекта, сохранение жизни и здоровья наших граждан.

— Как оцениваете роль БКД для дорожной отрасли региона?

— Нацпроект дал колоссальный импульс. Сейчас у нас есть четкое понимание, какого результата мы хотим добиться, и при этом финансирование идет не размыто и точно, а системно. Уже есть четкий план работы на два года вперед. Основным результатом — улучшение состояния дорожной сети региона, стабильность работы коллективов подрядных организаций на новом технологическом уровне и самое главное — повышение качества жизни наших граждан, которые смогут в любое время быстро и беспрепятственно добираться по дорогам до места назначения.



В Ульяновске грядет транспортная революция



Этот вопрос сейчас активно обсуждается в среде специалистов и горожан



Именно транспортную революцию предрекает городу президент Союза архитекторов России Николай Шумаков при встрече с и. о. главы Ульяновска Дмитрием Вавилиным. При обсуждении корректировки городского генплана Шумаков отметил огромный потенциал Ульяновска.

В связи с этим мы попросили Дмитрия ВАВИЛИНА ответить на ряд вопросов.

— **Дмитрий Александрович, в Стратегии социально-экономического развития муниципального образования «город Ульяновск» до 2030 года записано, что модель развития города — сетевая, полицентрическая, с приоритетом общественного транспорта. Что имеется в виду?**

— Это в первую очередь комплексное развитие всей территории города. Согласованное преобразование городской среды позволит обеспечить повышение уровня жизни путем создания комфортной среды для жителей, соблюдения баланса жилых, социальных, общественно-деловых, промышленных и других территорий, а также решить уже существующие проблемы. Основопологающей составляющей полицентрического развития города является его транспортный каркас. Его развитие и качественная работа являются залогом социально-экономического развития города.

— **Проблем в городе действительно хватает. В январе этого года на совещании у губернатора региона были отмечены серьезные недостатки в работе общественного транспорта, прежде всего в Ульяновске. Что изменилось с тех пор? Какие меры приняты для исправления ситуации?**

— Принятых мер можно говорить долго и подробно их перечислять. Это и восстановление ликвидированных прежде автобусных маршрутов, и запуск сезонных маршрутов, и оптимизация транспортного сообщения с Заволжским районом города Ульяновска, и обеспечение транспортной доступности села Баратаевка и расположенного там аэропорта,

обновление и установка новых остановочных павильонов, и еще многое другое. У нас большие планы по развитию дорожной инфраструктуры города, строительству путепроводов и т. д.

Мы стремимся к тому, чтобы пользоваться общественным транспортом было удобно. Особо хотелось бы сказать о том, что управление дорожного хозяйства и транспорта города Ульяновска проводит обновление расписания на остановках общественного транспорта. Расписание теперь является более восприимчивым ввиду за счет укрупнения шрифтов и контраста цветов. Дополнительно прописана схема движения маршрута с основными пассажирообразующими остановками общественного транспорта. Вместе с тем в правом углу располагается QR-код, который содержит ссылку на сайт Управления дорожного хозяйства и транспорта, на котором можно посмотреть телефоны диспетчерских служб перевозчиков, актуальное расписание, заполнить форму обратной связи с предложениями по совершенствованию маршрутной сети. На остановочных пунктах размещены информационные табло, показывающие местное время, температуру окружающего воздуха, маршрут трамвая и время его прибытия на данную остановку. Это возможно благодаря синхронизации с системой ГЛОНАСС. Удобство состоит в том, что жители освещены о ближайших рейсах и их возможных задержках.

На сегодняшний день установлено 428 расписаний общественного транспорта, в ближайшее время планируется установка еще 150. В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» на территории города в 2021 году планируется установить и заменить 50 остановочных павильонов.

— **Что нового за последнее время появилось в транспортном обслуживании населения города: транспортные карты, безналичный расчет, что-то еще?**

— Система безналичного расчета внедрена в Ульяновске в 2017 году. На сегодня систему безналичной оплаты принимают на всех трамвайных и троллейбусных маршрутах, а также на автобусных маршрутах, обслуживаемых АО «ПАТП-1». Вместе с тем идет поэтапное внедрение транспортной карты «СберТройка».

Тестирование «СберТройки» в троллейбусах начато еще в марте. Активным жителям города передали 100 проездных карт, тестирование проводится в 60 троллейбусах. Идет отладка оборудования и программного обеспечения.

— **В перспективе в городе может появиться легкое метро? Насколько реальны эти планы? Что изменится в транспортной ситу-**



Всегда есть что обсудить со специалистами

ации с появлением новых видов транспорта?

— В советское время предполагалось, что Ульяновск станет городом-миллионером и в городе будет построен метрополитен. К концу XX века рост населения Ульяновска прекратился. В генеральном плане города предусматривалось, что из левобережной части (Нового города) в старую часть с использованием также нижнего яруса нового моста будет сооружена линия легкого метро с подземным участком в центре города. Данный проект капиталоемкий, потребует также изменения улично-дорожной сети (замена рельсов, обустройство перекрестков с созданием приоритетного проезда и т. д.). Любый вид транспорта с большой провозной способностью интересен для жителей города. Весь транспорт в городе должен работать централизованно, исключая дублирование друг друга и повышая эффективность транспортной работы и доступности.

— **В мае этого года в Санкт-Петербурге на VI ежегодной научно-практической конференции «Транспортное планирование и моделирование» был составлен рейтинг городов России по качеству общественного транспорта — физической и ценовой доступности, эффективности транспортной сети, комфорту и удобству, безопасности и устойчивости развития. Ульяновск за год потерял в этом рейтинге пять позиций и занял 23-е место. Среди минусов городского общественного транспорта эксперты отметили отсутствие мобиль-**

ного приложения, информации о движении в онлайн-режиме, схем маршрутов и фирменного стиля. Как бы вы прокомментировали эту информацию?

— К сожалению, в системе городского общественного транспорта пока не все гладко. Маршрутная сеть образовывалась хаотично, с дублированием маршрутов и отсутствием эффективной работы, удовлетворяющей население. Вместе с тем отмечу, что при поддержке федерального центра и регионального бюджета, а также за счет собственных средств государственных и коммерческих перевозчиками в течение последних 5 лет приобретены 455 новых автобусов. Сегодня средний возраст автобусов, работающих на городских маршрутах, составляет 4,3 года (при нормативе в 7 лет). В 2020 году был обновлен трамвайный и троллейбусный парк МУП «Ульяновскэлектротранс». Были приобретены 29 современных низкопольных трамваев «Ульенюк», а также поставлены 30 низкопольных троллейбусов из Москвы.

Однако при составлении данного рейтинга, на наш взгляд, не было учтено, что в городе функционирует Региональная информационная навигационная система. С ее помощью профильным управлением администрации проводится постоянный мониторинг соблюдения расписания движения регулярных маршрутов. Сейчас туда подключены 1159 единиц пассажирского транспорта города, 148 единиц дорожной техники, 8 школьных автобусов, 68 единиц коммунальной техники, 52 кареты скорой помощи. Система обеспечивает непрерывный контроль за перевозкой пассажиров, соблюдением расписания и схем движения, работой дорожной техники, а также показывает аналитику по дублированию маршрутной сети.

В 2018 году были утверждены правила по внешнему и внутреннему оформлению подвижного состава пассажирского транспорта, по содержанию санитарного состояния салонов, по обеспечению внешнего вида водителя и кондукторского составов на городском общественном транспорте. Данное положение дополнительно регулирует вопросы температурного режима и освещенности в салонах автобусов, размещения рекламных конструкций и посторонних предметов в салонах транспортных средств.

— **Несколько лет назад в одном из интервью нашей газете речь**

шла о том, что в городе начинается внедрение новой транспортной модели. Как вы оцениваете ход ее реализации?

— Внедрение транспортной модели идет поэтапно. Сейчас идет модернизация маршрутной сети с обновлением подвижного состава, исключением дублированности и приоритетом электротранспорта. Вместе с тем ряд маршрутов переводится с нерегулируемого тарифа на регулируемый с объединением в один лот социально значимых маршрутов с низким пассажиропоказателем с наиболее популярными.

— **Многие города страны поставили перед собой цель перевести общественный транспорт на газовое топливо. Что в этом отношении делается в Ульяновске?**

— С 2019 года Ульяновская область участвует в государственной программе Российской Федерации «Развитие энергетики». До 2024 года на территории региона запланировано создание сети из 17 автоматизированных заправок новых комплексов, а также переоборудование до 3000 транспортных средств для использования метана в качестве моторного топлива.

Пока на территории города Ульяновска функционируют 5 АГНКС (2 объекта ООО «Газпром газомоторное топливо» и 3 объекта ООО «Ульяновскнефтепродукт»).

Между Министерством энергетики РФ и правительством Ульяновской области подписано соглашение о предоставлении субсидии из федерального бюджета для софинансирования расходных обязательств субъекта Российской Федерации, возникающих при развитии заправок инфраструктуры компримированного природного газа (КПГ). В этом году на территории города планируется ввести в эксплуатацию еще два объекта заправок транспортных средств природным газом.

Работы предстоит много. Сегодня больше 80% всех обращений и жалоб жителей города связаны с системой жизнеобеспечения. На первом плане стоят вопросы благоустройства, на втором — работа транспорта, на третьем — проблемы, связанные с ремонтом придомовых территорий и дорог. В связи с этим в городской администрации введена должность первого заместителя по жизнеобеспечению. И жизнь эту в Ульяновске необходимо сделать более благоустроенной, комфортной и безопасной. Над этим и будем работать.



Строго по расписанию

Куйбышевская магистраль увеличивает объемы перевозок

Куйбышевская железная дорога – одна из крупнейших стальных магистралей Российской Федерации. Серьезный индустриальный и агропромышленный потенциал Поволжья и Приуралья определяет высокий уровень напряженности работы железной дороги.

О том, как магистраль справляется с поставленными задачами, рассказывает ее начальник Вячеслав ДМИТРИЕВ.

– **Вячеслав Витальевич, судя по результатам работы последних месяцев, дорога преодолела спад, вызванный пандемией COVID-19. Что способствовало росту объемов перевозок, в частности, в Ульяновской области – почти на треть?**

– Если в первом квартале текущего года на дороге еще сохранялось негативное воздействие факторов, связанных с ограничительными мерами по коронавирусной инфекции COVID-19, то начиная с апреля мы, в том числе благодаря проведенной с органами власти и грузоотправителями работе переломили эту тенденцию и по итогам шести месяцев 2021 года вышли на уровень, превышающий показатель 2020 года.

К примеру, рост перевозок зерновых грузов составил 58,9%, лома черных металлов – 37%, черных металлов – 35,1% и промышленного сырья – 10,5%.

Что касается Ульяновской области, то здесь погрузка за первое полугодие 2021 года составила 1,7 млн тонн, что на 26,1% или 348 тыс. тонн больше, чем за аналогичный период 2020 года. В том числе увеличена погрузка зерна в 2,5 раза или на 193 тыс. тонн, промышленного сырья на 11,4% или на 95 тыс. тонн, нефти и нефтепродуктов на 63,5% или на 62 тыс. тонн, лома черных металлов на 30,1% или 20 тыс. тонн и строительных грузов на 27,9% или на 18 тыс. тонн.

На недавно прошедшей встрече с врио губернатора Ульяновской области Алексеем Русских мы получили высокую оценку новых сервисов и услуг, которые сегодня готовы предложить грузоотправителям.

– **Для любой магистрали важнейшее значение имеет плодотворное сотрудничество с властями регионов обслуживания. Как бы вы оценили эффективность этого сотрудничества и, в частности, с Ульяновской областью?**

– Хочу отметить, что мы выстроили взаимовыгодные отношения со всеми регионами своего присутствия, а это три республики и семь областей, и для каждого региона мы стараемся подготовить персональную линейку предложений.

Действительно, каждая железнодорожная магистраль, и Куйбышевская железная дорога в частности, на протяжении своей истории и по



Вячеслав Дмитриев и врио губернатора Ульяновской области Алексей Русских

сей день является важнейшим партнером в деле развития регионов ее присутствия. Ульяновская область – наш давний партнер.

В первую очередь, взаимодействие опирается на тесное сотрудничество с промышленным комплексом. Предприятия области производят большой объем и широкий ассортимент продукции, которая не только перевозится Российскими железными дорогами, но и закупается для нужд компании.

По итогам года мы планируем закупить на предприятия региона продукции более чем на 24 млн руб. Куйбышевская железная дорога – один из крупнейших плательщиков налогов. Более 400 млн руб. в год поступают в бюджет Ульяновской области.

В свою очередь органами государственной власти рассматривается возможность предоставления железной дороге ряда преференций для реализации инфраструктурных проектов.

Мы с удовлетворением отмечаем, что есть проекты, которые направлены на изменение облика наших вокзалов. На территории субъекта появятся новые пешеходные переходы через железнодорожные пути, что позволит предотвратить травматизм на железнодорожной инфраструктуре. Об этом мы договорились с Алексеем Русских.

С правительством Ульяновской области также работаем в очень актуальном сейчас направлении – реализации природоохранной деятельности, в частности, ликвидации загрязнений в парке Винновская роща.

Уверен, что наши совместные усилия послужат продолжению этого сотрудничества и дальнейшему развитию как региона, так и железнодорожной отрасли.

– **Что предполагается сделать на дороге для развития и совершенствования пассажирских перевозок?**

– За 5 месяцев 2021 года количество отправленных пассажиров во всех видах сообщения по Ульяновской области составило 276 тыс. человек или 110% к прошлому году. Пассажирооборот составил 141 млн пасс-км или 111,1% к прошлому году.

В связи с уменьшением ограничений и увеличением спроса на внутрироссийский туризм для обеспечения массовых перевозок в направлении черноморских курортов в летний период увеличена периодичность курсирования круглогодичных и назначены сезонные «летние» поезда со всех регионов Куйбышевской железной дороги.

На дороге запускаются новые маршруты, реализуются туристические проекты, продолжает обновляться подвижной состав.

На основании обращений руководства Ульяновской области и при содействии правительства Самарской и Пензенской областей с 7 марта в пригородном сообщении курсирует одна пара пригородных поездов по маршруту Сызрань – Кузнецк. С начала курсирования отправлено более 15 тыс. пассажиров.

В 2021 году Куйбышевским филиалом АО «ФПК» совместно с ООО «РЖД Тур» и региональными туроператорами воплощается в жизнь комплексный проект «Яркие выходные в Приволжье», который охватывает Самарскую, Пензенскую, Ульяновскую области, Республики Мордовия, Татарстан, Удмуртия и Марий Эл.

На майские праздничные дни организован круизный железнодорожный тур Самара – Ульяновск – Ижевск. Поезд в данном случае выступает «отелем на колесах». Для удобства путешественников расписание поезда разработано таким образом, чтобы они могли отправиться в поездку в пятницу вечером, субботний день посвятить знакомству с регионом в рам-



ках насыщенной экскурсионной программы и вернуться домой в воскресенье утром. Туристическим поездом перевезено около 500 пассажиров.

В 2021 году, в рамках развития пассажирских перевозок на территории Ульяновской области, на дорогу планируется поставка 96 двухэтажных вагонов для постановки в поезда № 21/58/57/54/53/22 сообщением «Ульяновск – Москва – Йошкар-Ола – Москва – Чебоксары – Москва – Ульяновск». Для этих целей ведется строительство ремонтной позиции по обслуживанию двухэтажных вагонов в вагонном участке Ульяновск.

В настоящее время с правительством региона прорабатывается вопрос замены в 2022 году существующего подвижного состава на рельсовые автобусы серии РА-3, отличающиеся современным уровнем комфорта и безопасности для пассажиров.

Для улучшения качества транспортного обслуживания населения совместно с правительством Ульяновской области рассматривается вопрос организации курсирования второй пары пригородных поездов по маршруту Сызрань – Кузнецк.

Также на рассмотрении у региона организация курсирования пригородных поездов по маршруту Ульяновск – Казань и пригородных поездов в городской черте Ульяновска по маршруту Верхняя Терраса – Студенческая. В качестве подвижного состава на маршруте предлагается использовать рельсовые автобусы типа РА-3. Курсирование пригородного поезда позволит сократить до 5 рейсов муниципального автобусного сообщения ежедневно.

Ежегодно Куйбышевской железной дорогой создаются программы ремонта объектов инфраструктуры пассажирского комплекса.

В соответствии с программой по ремонту остановочных платформ на территории Ульяновской области в 2020 году выполнен текущий ремонт пяти пассажирских плат-

форм, оборудованы ограждением шесть платформ, оснащены системой освещения три платформы, малыми архитектурными формами – платформы на участках Ульяновск – Инза и Ульяновск – Димитровград, благоустроен подход к платформе на станции Плотва, отремонтированы сходы на платформах станций Шарлово и Чуфарово.

В 2021 году запланированы: текущий ремонт двух пассажирских платформ, установка ограждений на 6 платформах и ремонт покрытия еще двух платформ.

ОАО «РЖД» ведет плановые работы по благоустройству и интеграции вокзалов в городскую среду. Так, с администрацией города Димитровград достигнута договоренность о проведении работ по благоустройству территории, расположенной в полосе отвода ОАО «РЖД».

Для выполнения поручения Президента Российской Федерации о необходимости организации исторических экспозиций на объектах ОАО «РЖД» дорога проводит масштабную работу по созданию на железнодорожных вокзалах краеведческих музейных комплексов; в ближайшем будущем такой музей появится на железнодорожном вокзале Ульяновск.

Причастными министерствами Ульяновской области уже ведется работа по разработке эскизных предложений по расположению и оформлению музейной экспозиции на вокзале Ульяновск – Центральный.

По сути говоря, железная дорога никогда не была и не будет в числе отраслей, которая может даже на короткий промежуток времени прекратить свою работу, включая пандемию. Мы сохранили перевозку грузов, мы сохранили и пассажирское сообщение. Да, сейчас сложно, но мы будем бороться за каждого пассажира, за каждого грузоотправителя, делать все, чтобы перевозка была безопасной, удобной, и поезда ходили строго по расписанию.





В интересах пассажиров

Приоритеты работы Башкортостанской пригородной пассажирской компании



Генеральный директор
АО «Башкортостанская ППК»
Антон Гармаш

Обеспечить потребность населения шести регионов России в качественных и безопасных перевозках пригородным железнодорожным транспортом – главная задача Башкортостанской ППК.

Мы сокращаем расстояния и время путешествия между городами, предлагая бизнесу и обществу самые комфортные, безопасные и быстрые пригородные пассажирские перевозки, – утверждает генеральный директор АО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» Антон Гармаш. – Стоит отметить при этом высокую провозную способность электропоездов по сравнению с автомобильным транспортом, что является весомым приоритетом в часы пик и позволяет пассажирам значительно сэкономить время при осуществлении поездок. Поэтому пригородное железнодорожное сообщение – важный компонент как федеральной, так и региональной социальной политики.

В зоне ответственности компании ежедневно курсируют 103 пригородных поезда. Почти 2 млн пассажиров воспользовались услугами АО «Башкортостанская ППК» за 6 месяцев 2021 года.

АО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» в этом году отменила 11 лет со дня своего образования. За это время компания перевезла 60 млн пассажиров, в том числе по Ульяновской области – 6 млн пассажиров, из них каждый пятый – льготник регионального уровня. Это труженики тыла (круглогодичная скидка от стоимости проезда в 50%), ветераны труда (скидка от стоимости проезда – 50% круглый год), реабилитированные лица и лица, признанные пострадавшими от политических репрессий (скидка от стоимости проезда – 100% круглый год).

Кроме того, за половину стоимости проезда в течение учебного года – с 1 сентября по 15 июня – могут путешествовать учащиеся (воспитанники) общеобразовательных организаций старше семи лет, студенты (курсанты) профессиональных образовательных организаций и образовательных организаций высшего образования, проходящих обучение в очной форме.

Сегодня по территории Ульяновской области курсируют 13 пригородных поездов: Ульяновск – Инза, Ульяновск – Готовка, Ульяновск – Майна, Чуварово – Инза, Инза – Рачейка – Сызрань, Кузнецк – Репьевка – Сызрань, Ульяновск – Димитровград. За первое полугодие 2021 года ими перевезены 145 тыс. пассажиров, что составляет 112% к уровню 2020 года. В среднем в сутки по Ульяновской области перевозятся около 1 тыс. пассажиров.

В марте этого года по инициативе властей Ульяновской и Самарской областей, а также по многочисленным просьбам жителей этих регионов было принято решение запустить пригородный маршрут Сызрань-1 – Кузнецк, закрытый в 2014 году. На протяжении почти семи лет по железной дороге из Сызрани в Кузнецк и обратно можно было доехать на поездах дальнего

следования, однако они не предусматривали остановок на маленьких станциях.

По словам генерального директора АО «Башкортостанская ППК» Антона Гармаша, это решение позволило обеспечить безопасность пассажирских перевозок и улучшить транспортное обслуживание жителей небольших населенных пунктов сразу трех областей – Ульяновской, Самарской и Пензенской.

В свой первый рейс возрожденный электропоезд из Сызрани отправился 7 марта, а с 8 марта в ежедневном режиме начал курсировать из Кузнецка. Пригородный поезд состоит из четырех вагонов общей вместимостью 400 человек.

Услугами пригородного поезда по маршруту Сызрань-1 – Кузнецк уже воспользовались более 22 тыс. пассажиров.

Для повышения комфортабельности оказываемых услуг с 9 июня 2021 года были назначены дополнительные остановки на участке Сызрань-1 – Репьевка – Кузнецк. Сегодня общее время в пути составляет 2 часа 18 минут. Протяженность маршрута – 132 км. Во время движения предусмотрены 26 остановок, в том числе и на небольших станциях Коптевка, Свирино, Евлашево и 841-й км. Стоимость проезда от Сызрани до Кузнецка – 199 руб. 80 коп. Действуют все льготы, установленные на территории регионов.

Все больше пассажиров выбирают оформление билетов онлайн через мобильное приложение «РЖД Пассажирам» и «Пригород», – подчеркнул Антон Гармаш. – С помощью гаджета можно не только приобрести билеты на пригородные поезда без комиссии, но и оформить квитанции на провоз животных и багажа, узнавать актуальное расписание и стоимость проезда. Очень удобно, когда весь план поездки у пассажира при себе, в буквальном смысле на ладони.

Так, на всем полигоне компании в июне 2021 года было оформлено таким образом более 2 тыс. проездных документов. А за 6 месяцев года – более 8 тыс. проездных документов (рост в три раза по сравнению с аналогичным периодом 2020 года). Из них каждый 6-й билет оформлен жителями Ульяновской области.

Для популяризации пригородных железнодорожных перевозок компанией на постоянной основе проводятся акции и творческие конкурсы для пассажиров. К примеру, в марте была организована акция «Бодрое утро с чашкой ароматного кофе» (вокзал Ульяновск – Центральный). Участие в ней в утренние часы приняли более 100 пассажиров пригородных поездов.

Юные пассажиры участвуют в творческих конкурсах, которые приурочены к международным праздникам. По итогам ребятам вручаются памятные подарки от компании. Отметим, что активное участие в них принимают юные пассажиры пригородных поездов Ульяновской области.

Для сохранения и укрепления физического здоровья, формирования культуры здорового образа жизни в регионах обслуживания АО «Башкортостанская ППК» с апреля 2021 года организован бесплатный провоз спортивного инвентаря. Стоит отметить, что после начала акции жители Ульяновской области стали чаще совершать поездки со своим «железным другом» – велосипедом.

Компания и в дальнейшем планирует проводить различные мероприятия для своих пассажиров. Так, на сентябрь запланирована акция по всему полигону обслуживания – розыгрыш ценного подарка среди пользователей мобильного приложения «РЖД Пассажирам» и «Пригород».

Как мы уже отмечали, основными приоритетами работы компании провозглашены скорость, комфорт и безопасность. Для этого проводится планомерная ра-



бота по обновлению подвижного состава.

Так, Башкортостанской пригородной пассажирской компании совместно с Куйбышевской железной дорогой на территории Республики Башкортостан в апреле и июне текущего года успешно запущен и курсирует скорый пригородный поезд сообщением Уфа – Кумертау – Уфа с использованием инновационного подвижного состава – новых рельсовых автобусов серии РА-3 «Орлан».

Они отвечают самым строгим современным международным требованиям, предъявляемым к безопасности. Рельсовые автобусы отличаются повышенным уровнем комфортабельности для пассажиров: оборудованы подъемниками для инвалидов, колясками, креплениями для провоза велосипедов и предназначены для пригородных перевозок на участках, оснащенных как высокими, так и низкими платформами. И, что немаловажно, особенно сейчас, в период пандемии коронавируса COVID-19, каждый вагон оборудован климатической установкой с системой очистки и обеззараживания воздуха.

Услугами скорого пригородного поезда «Орлан» уже воспользовались свыше 15 тыс. пассажиров. К концу года планируется осуществить замену поездов локомотивной тяги на рельсовые автобусы РА-3 «Орлан» в Пензенской области.

Сегодня для повышения комфорта пассажиров, улучшения сервисов и расширения маршрутной сети пригородных перевозок компания в тесном взаимодействии с министерством транспорта Ульяновской области проводит работу в сфере развития и роста привлекательности пригородных железнодорожных перевозок.

Большое социальное значение пригородного железнодорожного транспорта диктуют высокие требования к пассажирским перевозкам. Это широкий охват маршрутной сети, надежность сообщения и, конечно, безопасность и качество предоставляемых услуг.

В регионе сформирован комплексный подход (комплексный план транспортного обслуживания населения) к выполнению этих требований, исходя из собственных возможностей и особенностей, который позволит более качественно организовать региональное сообщение, расставить приоритеты в развитии пригородного железнодорожного транспорта и повысить эффективность бюджетных расходов на эти цели.

Посредством обновления подвижного состава и повышения комфорта пассажиров в пути будет обеспечена потребность железнодорожного транспорта в современном высокоэффективном подвижном составе, который в свою очередь станет привлекательнее для потребителей за счет опти-

мизации расписания движения, роста маршрутной скорости, совершенствования систем продажи билетов. Все это позволит привлечь значительный пассажиропоток и улучшить экономическое и социальное состояние региона.

Обновление парка подвижного состава на территории Ульяновской области запланировано на 2022 год на маршрутах Ульяновск – Инза, Ульяновск – Димитровград.

АО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» рекомендует пассажирам использовать при поездках средства индивидуальной защиты, а также напоминает, что необходимые меры безопасности соблюдают все наши сотрудники. Кроме того, регулярно производятся влажная уборка и дезинфекция каждого подвижного состава с применением рекомендованных Роспотребнадзором средств.

Наша компания постоянно изучает потребности и возможности наших клиентов, повышает стандарты качества обслуживания пассажиров на вокзалах и в поездах. Особое внимание мы уделяем повышению квалификации наших сотрудников, вырабатывая в них навыки и качества, позволяющие обслуживать наших клиентов на самом высоком уровне. Уверен, все это позволяет нам создать условия для хорошего настроения у пассажиров от начала и до конца поездки, – подчеркнул Антон Гармаш.





В оперативном управлении ФКУ «Волго-Вятскуправтдор» находятся 2048 км федеральных автодорог, проходящих по территории Чувашской Республики, Татарстана, Республики Марий Эл и Ульяновской области. Из них по Ульяновской области – 444 км. О состоянии дорожной сети в этом регионе и о том, какие задачи стоят перед управлением в свете требований Федерального дорожного агентства, – интервью с начальником управления Илдаром МИНГАЗОВЫМ.

– Илдар Галиютдинович, каков план по ремонтно-строительным работам на 2021 год, какие наиболее масштабные и значимые проекты будут реализованы в Ульяновской области?

– В 2021 году планируем отремонтировать около 64 км федеральных автодорог, в том числе 29 км – капитально.

Работы по капитальному ремонту ведутся на трех участках автомобильной дороги Р–178 Саранск – Сурское – Ульяновск (км 125 – км 135, км 135 – км 142, км 219 – км 220+776) и на двух участках (км 274 – км 280, км 280 – км 285) подъездной дороги к г. Ульяновск от трассы М–5 «Урал».

Ремонт идет на десятикилометровом участке (км 136 – км 147) автодороги Р–241 Казань – Буинск – Ульяновск и на участке км 110+447 – км 115+548 автодороги Р–178 Саранск – Сурское – Ульяновск. Также строим защитные слои на 20 км автомобильной дороги Ульяновск – Димитровград – Самара, подъезд к г. Самара.

Продолжаются работы по устройству искусственного электроосвещения на наземных пешеходных переходах и автобусных остановках на трех участках автодороги Р–178 (км 211+200 – км 211+700 (Арсен), км 213+613 – км 214+418 (Кротовка), км 216+060 – км 216+700 (Лесная Долина)).

Среди масштабных проектов – реализация маршрута Европа – Западный Китай. Напомним: по поручению Правительства России необходимо довести нагрузку на ось до нормативных 11,5 тонны и довести число полос до четырех по всему маршруту Европа – Западный Китай. В Ульяновской области он проходит по двум федеральным автомобильным дорогам Цивильск – Ульяновск и автодороге М–5 «Урал» подъезд к г. Ульяновск общей протяженностью 158 км. Так, в течение нескольких лет планируется выполнение капитальных ремонтов на семи участках авто-

Планы определены

Инновации обеспечат новое качество дорог

мобильных дорог А–151 Цивильск – Ульяновск и М–5 «Урал», подъезд к г. Ульяновск общей протяженностью 68,9 км. Всего необходимо увеличить число полос до четырех на 135 км (из 158 км).

Не менее важным проектом является строительство обхода города Димитровград и р. п. Чердаклы. Для строительства обхода Димитровград необходимо включение в ФАИП разработки проекта. Проект предполагаем реализовать в четыре стадии. Первая – строительство обхода, II этап протяженностью 20 км, что позволит транзитному транспорту объезжать г. Димитровград. Вторая стадия – строительство обхода р. п. Чердаклы. Третья стадия – строительство обхода г. Димитровград, I этап протяженностью 6,38 км. Четвертая стадия – реконструкция обхода г. Димитровград, III этап.

– Вы упомянули устройство защитных слоев покрытия. В каких районах оно будет осуществляться?

– Работы развернутся в Чердаклинском и Мелекесском районах Ульяновской области на трассе Ульяновск – Димитровград – Самара. Она перешла в наше оперативное управление в 2019 году и весной 2021 года стала частью трассы Р–241 Казань – Буинск – Ульяновск, подъезд к г. Самара. Постепенно дорогу, около 118 км которой проходит по Ульяновской области, мы приводим в нормативное состояние. В 2020 году верхний слой покрытия дорожной одежды восстановили на пяти участках общей протяженностью более 61 км, в том числе работы велись на автоподходах к Президентскому мосту в Ульяновске, на обходе Димитровграда и в Новомалыкинском и Мелекесском районах.

В 2021 году для устранения деформаций и трещин специалисты подрядных организаций уложат покрытие из асфальтобетонной смеси, подобранной по методу объемно-функционального проектирования с учетом особенностей климата и уровня интенсивности движения. Также на объектах заменят изношенный бортовой камень, произведут досыпку обочин и нанесут разметку. Устройство защитных слоев износа относится к методу содержания дорожных одежд. Работы, предполагающие нанесение тонкого слоя смеси каменных материалов и вяжущего на существующее покрытие, помогают решить проблему преждевременного истирания полотна, образования трещин и колеи, а также восстановить ровность покрытия и улучшить его сцепные свойства.

– Государство ищет различные варианты повышения эффективности в содержании дорожной сети. Что вы думаете о механизме контрактов жизненного цикла?



– У нас есть пилотный контракт жизненного цикла на участке км 136+969 – км 182+169 автодороги Р–241 Казань – Буинск – Ульяновск. Конечно, этот механизм не решает всех проблем. Однако для подрядчика значительным преимуществом является обеспеченность контрактом с утвержденным финансированием и объемом работ на ближайшие 12 лет. Это позволяет более рационально планировать деятельность организации и своевременно решать поставленные задачи.

– Сегодня в дорожной отрасли меняются подходы к проектированию и производству асфальтобетонных смесей. Какие инновации используются на сети дорог ФКУ «Волго-Вятскуправтдор»?

– Новый метод проектирования асфальтобетонных смесей наше учреждение применяет уже не первый год. Технология позволяет получить более жесткий каркас асфальтобетона и предотвратить образование колеи. Преимущества новых смесей в том, что они проектируются с учетом климатических особенностей и транспортных нагрузок, собственных конкретной дороге, например, применяемый битум марки PG* должен соответствовать природным условиям местности в отношении летней и зимней температуры и условиям движения. В прошлом году и в этом дорожно-строительном сезоне на всех объектах ремонта применяем асфальтобетонную смесь, подобранную методом объемного проектирования. Учреждением на постоянной основе осуществляется мониторинг за ходом работ, что позволяет контролировать качество работ и своевременно реагировать на риски неисполнения плановых показателей.

В целом управление системным подходом к применению новых

технологий на подведомственной сети. Высокое качество строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог достигается также путем активного внедрения прогрессивных и ресурсосберегающих технологий, таких как фрезерование дорожных покрытий; регенерация дорожной одежды методом ресайклинга; применение щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей; устройство щебеночно-мастичного асфальтобетона (освоено во всех пяти регионах); применение 3D системы при ремонтных работах; ликвидация ямочности литым асфальтобетоном и инъецированием эмульсионно-щебеночной смеси; применение ПБВ; применение чистых хлоридов при содержании автодорог в зимний период; санация трещин мастикой, что способствует повышению качества состояния автомобильных дорог; ликвидация скользкости на автомобильных дорогах с применением чистой соли, рассолов и песко-соляной смеси высокой концентрации; капитальный ремонт дорожной одежды методом холодного и горячего ресайклинга.

– В настоящее время остро стоит вопрос подорожания строительных материалов. Сказался ли рост стоимости на текущих контрактах?

– Многие контракты были заключены в условиях цен до подорожания, что изрядно повысило коммерческие риски для подрядных организаций. Для полноценного завершения реформы ценообразования необходимо провести большую работу по анализу изменения цен в соответствии с пересмотром сметной нормативной базы, с определением тенденций подорожания материалов. К тому же очень остро стоит вопрос разработки сметных нормативов современных

строительных материалов. К таким можно отнести метод объемного проектирования асфальтобетонных смесей.

– Особое внимание сейчас уделяется мостовому хозяйству. В Ульяновской области эксплуатируется более двух сотен искусственных сооружений на федеральной сети. Какие наиболее важные мостовые сооружения будут капитально отремонтированы или построены в ближайшей перспективе?

– В рамках программы работ по капитальному ремонту действующей сети автомобильных дорог федерального значения в текущем году планируется начать проектно-исследовательские работы в Ульяновской области по маршруту Европа – Западный Китай по двум мостовым сооружениям: капитальный ремонт моста через р. Цильна на км 142+758 автомобильной дороги А–151 Цивильск – Ульяновск, Ульяновская область, и капитальный ремонт моста через р. Уса на км 285+751 автомобильной дороги М–5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск, подъезд к г. Ульяновск в Ульяновской области. Их реализация планируется в 2022–2023 годах.

Мы хорошо понимаем: чтобы обеспечить своевременность выполнения капитальных и строительных работ, необходимо заранее разрабатывать проектно-сметную документацию. На сегодняшний день в работе находятся еще четыре проекта: два на автодороге А–151 Цивильск – Ульяновск и два на подъездной дороге к Ульяновску от трассы М–5 «Урал». Таким образом, перспективы обозначены, подрядные организации готовы технически и технологически, будем работать на благо Ульяновской области и страны в целом.





Новые требования — новые подходы

В Ульяновской области модернизируется опорная сеть автодорог

Протяженность автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Ульяновской области составляет 4,6 тыс. км. Это довольно разветвленная сеть, позволяющая обеспечить сообщение между районными центрами и отдаленными населенными пунктами, а также с соседними регионами. Важнейшим приоритетом для области должна стать не только модернизация дорожной сети, но и мостового хозяйства, уверен директор ОГУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области» Сергей ХОЛТОВИН.

— Сергей Михайлович, сегодня на самом высоком уровне стоит задача привести в нормативное состояние автодороги не только федерального, но и регионального, муниципального значения. Какие задачи стоят перед регионом в этом смысле?

— Протяженность сети автомобильных дорог, проходящих по территории Ульяновской области, составляет немногим более 13 тыс. км, из которых лишь 4,2% — дороги федерального значения, остальные — регионального и местного. Именно по ним осуществляется поездка практически ко всем населенным пунктам региона, при этом они менее всего обеспечены финансированием. На ремонт и содержание одного км федеральной автодороги, проходящей по Ульяновской области, в 2020 году выделено 6,1 млн руб., а на региональную местную сеть — 480 тыс. руб. на один км, что составляет 20% от потребности. В результате, по итогам 2020 года, доля федеральных дорог, находящихся в нормативном состоянии, увеличена до 89,4%, региональных дорог — до 46,9%, местных — до 56%. Соответственно, 87% от всех ДТП происходят именно на областных и местных автодорогах.

Безусловно, федеральное финансирование нацпроекта БКД — это замечательно. Но это касается автомобильных дорог агломерации и опорной сети региона. А что делать с остальными дорогами, которые остались за рамками нацпроекта? Ведь это большая часть существующей сети, и ее тоже надо приводить в порядок. Тем более что асфальтобетонное покрытие требуется не везде, а, как правило, только до центра деревни, где располагаются ФАП или магазин. Сельчане зачастую сами об этом говорят: в некоторых деревнях больше подходят щебеночные дороги, потому что это и быстрее, и дешевле в эксплуатации. К тому же интенсивность движения на них очень низкая. Почему я так уверенно об этом говорю — потому что мы регулярно, два раза в год, обследуем все муниципальные образования и обсуждаем с местным населением, что удалось сделать и что еще предстоит, и находим компромисс — где асфальт,

а где щебень. Так что к этому вопросу нужно подходить с хорошим анализом, системно. Это здравый подход.

— Вы упомянули опорную сеть автомобильных дорог Ульяновской области. Как она формируется?

— Эта работа началась в 2019 году. Опорная сеть региона разработана и утверждена ФКУ «Волго-Вятск-управдор», ФКУ «Дороги России» и НИИ «Высшая школа экономики». В нее входит 22 автомобильная дорога общей протяженностью 1080 км. Эти дороги соединяют населенные пункты с численностью населения более 100 тыс. жителей между собой, соединяющие субъекты Российской Федерации, являются подъездными путями к аэропортам, железнодорожным узлам, а также к центрам экономического роста с интенсивностью движения более 7,5 тыс. автомобилей в сутки.

В ходе мониторинга транспортного потока определены четыре направления общей протяженностью 192 км, входящих в опорную сеть, по которым осуществляется наибольшее количество транзитных перевозок между Ульяновском и центрами соседних республик и областей. Для повышения уровня безопасности дорожного движения и организации нормативного содержания и ремонта автомобильных дорог сейчас прорабатывается вопрос передачи нескольких областных дорог в федеральную собственность. Это дорога Алексеевское — Высокий Колок (протяженность 53 км; соединяет города Казань и Самару); Сурское — Шумерля — автомобильная дорога Москва — Казань (протяженность 33 км; соединяет населенные пункты Чувашии с районными центрами Ульяновской области); Инза — Осыкино — граница области, Инза — Карсун — Уреньо-Карлинское (общая протяженность — 105 км, соединяет населенные пункты Пензенской области с районными центрами Ульяновской области); Цивильск — Ульяновск — рзд. Лаишевский — Казань — Буинск — Ульяновск (протяженность 2,7 км; соединяет две федеральные автодороги А-151 и Р-241).

В рамках формирования опорной сети Ульяновской области важнейшим вопросом остается также пересмотр подходов к финансированию содержания мостов. Ведь если на этой сети будет хоть один мост в аварийном состоянии, то все усилия по созданию этого каркаса окажутся под вопросом.

— Да, содержанию опорной сети сегодня уделяется особое внимание. Что вы думаете о введении механизма контрактов жизненного цикла для этих целей?

— Такой вид бюджетного планирования стал возможен с 2019 года в рамках нацпроекта БКД. Суть в том, что контракты с подрядными организациями заключаются не

только на проведение ремонтных работ на автомобильных дорогах, но и на обеспечение надлежащего долгосрочного их содержания. Сумма контракта включает в себя распределение бюджета на весь цикл содержания, то есть и на последующие годы, согласно предусмотренному регламенту дорожного нацпроекта.

Конечно, это понятие больше подходит для тех дорог, которые строятся с нуля, а не приводятся в норматив. Ведь подрядчик не может подписаться под гарантии, если неизвестно, какова несущая способность основания дороги. Тем не менее мы видим безусловный положительный эффект от КЖЦ, поскольку подрядчик гарантированно имеет объемы работ на годы вперед и соответствующее финансирование, что позволяет резервировать и закупать материалы в период снижения цены, подготовить дорожную технику и др. А заказчику в свою очередь не придется часто разыгрывать мелкие контракты, что позволит сократить конкурсно-административные процедуры, и при этом он делегирует содержание профессионалам. Чем качественнее те выполнят работы, тем меньше затрат потребуются на содержание в дальнейшем.

Позднее понятие КЖЦ в паспорте нацпроекта несколько изменили, адаптировав его не под содержание работ, который включает в себя этапы проектирования, строительства (капремонта) и содержания. Тем не менее контракты, заключенные в 2019 году, продолжают действовать. Когда они закончатся, мы предложим участникам рынка участвовать в КЖЦ по новым правилам, как этого требует федеральное законодательство. Впрочем, долгосрочные контракты по содержанию сети дорог регионального значения мы будем продолжать уже в рамках контракта. В теории мы хотим, чтобы вся региональная сеть обслуживалась именно по такой схеме.

— Дорожная отрасль перешла на Технический регламент Таможенного союза. Есть ли уже результаты, насколько повысилось качество дорог в регионе?

— Напомню: новые технические условия адаптируют для применения в России два подхода к проектированию и производству асфальтобетонных смесей — Superpave и европейский опыт в этой области. Дорожная отрасль Ульяновской области одна из первых в Поволжье перешла на ТР ТС и остановилась на применении асфальтобетона для устройства верхнего слоя по ГОСТ 58406.1-2020 и ГОСТ 58406.2-2020. Уже можно с уверенностью констатировать, что качество дорог повысилось. Сегодня мы практически уходим от ямочного ремонта; остается только струйно-инъекционный метод. В настоящее время порядка ста километров дорог в



области находятся на гарантии и состояние дорожного покрытия вопросов не вызывает. При этом увеличился и межремонтный срок. Но самое главное, что при лабораторном контроле максимально уходит «человеческий фактор», поскольку испытания на колееобразование, старение, подбор составов производятся с помощью компьютера. Этим самым достигается стабильность качества. То есть мы полностью поменяли подход к основным технологическим процессам. Пока это касается только областных дорог, но в перспективе и муниципальные должны подтянуться до этого уровня.

— Вы упомянули вопрос неудовлетворительного состояния мостовых переходов. Есть ли у области план модернизации своего мостового хозяйства?

— Это очень актуальная и своевременная тема для Ульяновской области, где эксплуатируются 713 мостовых сооружений общей протяженностью 32 км. Только в столице региона их насчитывается 36, в Димитровграде — 13. Важно понимать, что почти половина всего количества этих инженерных сооружений были построены до 1990-х годов, то есть срок их функционирования превышает три десятка лет, а то и больше. В муниципальных образованиях они в основном возводились колхозами и совхозами хозяйственным способом, то есть без какой бы то ни было проектной документации. Либо же по типовым проектам 1956 года под нагрузкой грузоподъемностью не более 8 тонн и с нарушением габаритов. Могут ли они выдержать современную интенсивность движения автопарка и увеличение по общей массе? Однозначно нет.

Недостаток финансирования по ремонту и содержанию мостового хозяйства последних десятилетий привел к ускоренному износу конструкций мостов и ограничению срока их службы. Ведь они даже более, чем автомобильные дороги, подвержены динамической нагрузке от движущегося транспорта, а также влиянию природной стихии — ветров, осадков, паводков. В Ульяновской области не было отдельного бюджета на содержание мостов. По большому счету нам приходилось реагировать только на конкретное событие — например, обрушение. Поэтому принципиально важное значение имеет своевременный осмотр и диагностика всех инженерных сооружений. Хочу подчеркнуть, что сейчас у руководства региона есть понимание важности этого сегмента. На сегодняшний день уже паспортизированы 359 мостов на областных дорогах (чего не скажешь про муниципальные). По результатам осмотра этого года

в предаварийном состоянии находятся 65 мостов.

К сожалению, из-за недостатка финансирования содержания мостов ремонт осуществляется в очень усеченном виде. По нашим расчетам, ежегодно на областные мосты необходимо порядка 500 млн руб., из которых 160 млн руб. — на содержание мостов и 340 млн руб. — на приведение в нормативное состояние, что позволит ежегодно ремонтировать около 15 мостовых сооружений. То есть в среднем на ремонт одного моста выходит 25 млн руб., но при этом межремонтный срок растягивается на 50 лет. Благодаря доведенному финансированию из федерального бюджета мы запланировали в 2022 году капитальный ремонт 9 мостов (уже имеется документация), в 2023 году — 11 мостов (проекты только разрабатываются) и на 2024 год перечень мостов, подлежащих ремонту, пока только формируется. Что касается муниципальных мостов, то они будут ремонтироваться за счет субсидий, которые будут выделяться муниципальным образованиям из областного бюджета.

— То есть фронт работ определен. Какими силами будете выполнять поставленные задачи?

— В этом как раз проблема — дефицит кадров. Старшее поколение уходит, молодежь неохотно приходит в отрасль, что не может не вызывать опасения. Это связано с сокращением выпуска специалистов — мостовиков вузами, а также социальными аспектами — зарплатами и обеспечением жильем. Могут привести пример Департамента автомобильных дорог Ульяновской области: на сегодняшний день в мостовом отделе работают всего пять специалистов, из которых трое непосредственно занимаются осмотром мостов и ведением соответствующей документации.

Радует, что появляются новые технологические возможности в области ИТ, которые помогают в работе. Так, сейчас на нашей базе разрабатывается специализированная геоинформационная система — база данных по всему мостовому хозяйству Ульяновской области. Планируем сделать в ней множество слоев и модулей, включая историю создания того или иного инженерного сооружения, внешний вид, текущее состояние, результаты ежегодного осмотра диагностики, кадастровые данные и т. д. Также важным элементом системы станет модуль организации дорожного движения — то, с чем непосредственно мы работаем. То есть это будет современный инструмент для работы заказчика. Ведь под новые требования должны быть и новые подходы.



Продлевая жизнь дорогам

ООО «Ульяновсктрансстрой» подтверждает лидерство в регионе

Предприятие образовано в Ульяновске в 2013 году. На сегодняшний день оно выполняет полный комплекс работ по строительству, ремонту и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на них. За неполных десять лет компания сумела зарекомендовать себя надежным и высокопрофессиональным коллективом, способным выполнять сложные и масштабные задачи.

ООО «Ульяновсктрансстрой» (УТС) участвует в реализации важнейших социальных программ в регионе, в том числе нацпроекта «Безопасные качественные дороги», программы «Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014–2021 годы; госпрограммы РФ «Комплексное развитие сельских территорий» и других.

Основные заказчики – ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области», ФКУ «Волго-Вятскуправтдор», МКУ «Городские дороги», МКУ «Дирекция инвестиционных и инновационных проектов». Объемы выполняемых работ остаются стабильными. Так, в 2020 году область сделала акцент на ремонте и силами УТС были отремонтированы почти 100 км автомобильных дорог на сумму 1,1 млрд руб., а также построены 2,26 км на сумму 79,5 млн руб. В текущем дорожно-строительном сезоне (в том числе в рамках реализации нацпроекта БКД) ведутся работы по ремонту действующей сети автомобильных дорог общего пользования в рамках пяти госконтрактов общей стоимостью 1,2 млрд руб., – рассказал директор ООО «Ульяновсктрансстрой» Павел Степанов.

Президентский мост

Надо подчеркнуть, что основным партнером и головной компанией УТС является ООО «Самаратрансстрой». В настоящее время она задействована в реализации самых значимых объектов транспортной инфраструктуры в Ульяновской и соседней Самарской областях. Основные из них – ремонт Московского шоссе на участке от ул. Мичурина до подъезда к Самаре от трассы М–5 «Урал», реконструкция улицы Ново-Садовой от улицы Полевой до проспекта Кирова в Самаре, ремонт Фрунзенского моста и моста через реку Сок, а также ремонт участка дороги регионального значения М–5 Урал – Красный Яр – Городцовка. Такое партнерство помогает в технологическом плане, поскольку в собственности



Самаратрансстрой – 13 производственных баз и участков на территории Самарской области, а также 6 железнодорожных подъездных путей, в том числе на пути следования из Самары в Димитровград.

Что касается Ульяновской области, то здесь, пожалуй, наиболее масштабный и резонансный объект – строительство второго пускового комплекса Президентского моста. ООО «Самаратрансстрой» является здесь генеральной подрядной организацией, ООО «Ульяновсктрансстрой» – субподрядной, которая выполняет основные виды работ по устройству дороги. Проект реализуется в рамках госпрограммы Ульяновской области «Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014–2021 годы, его стоимость составляет без малого 2 млрд руб. Объект представляет собой левобережную развязку мостового перехода через р. Волгу (Президентский мост) и обеспечивает съезд с этого мостового перехода на пересечение ул. Врача Михайлова и ул. Оренбургской в районе Верхней Террасы г. Ульяновска.

Развязка позволит окончательно включить Президентский мост

в транспортную инфраструктуру города, чего так ждали все горожане, а также отделить транзитные транспортные потоки от городского транспорта, повысить комфортность, безопасность, мобильность участников дорожного движения. Она также существенно разгрузит Димитровградское шоссе – автомобильную дорогу, объединяющую транспортные потоки с двух мостовых переходов («Президентский» и «Императорский») через р. Волгу в г. Ульяновске.

В рамках контракта специалисты компании выполнили на объекте полный комплекс работ, куда входили подготовка территории строительства; монтаж системы дождевой канализации; строительство автомобильной дороги в составе объекта; устройство и монтаж технических средств организации дорожного движения. В рамках проекта пришлось перенести практически все виды инженерных коммуникаций, включая газопроводы, водопроводы, канализацию, линии электропередачи и контактной сети троллейбусов. Также стоит отметить масштабные мероприятия по компенсационному озеленению: в полосу отвода пришлось вырубить

тысячи деревьев, при этом компенсационные посадки составили 4500 саженцев возрастом 5–10 лет из питомника МБУ «Городской центр по благоустройству и озеленению». Строительство объекта стоит на контроле Министерства транспорта РФ. Завершение работ по контракту – в ноябре 2021 года, однако, учитывая высокую социальную значимость объекта, дорожники усилили свои производственные мощности и планируют сдать его с опережением графика – уже в августе 2021 года.

Фронт работ определен

Одно из основных направлений деятельности УТС – полный комплекс работ по ремонту и содержанию сети дорог федерального и регионального значения общей протяженностью более 1500 км в семи районах Ульяновской области. Успешное выполнение этих задач обеспечивает структура предприятия, в которую входят семь общепрофильных подразделений общей численностью штата более 600 человек. Также компания занимается содержанием автомобильной дороги Ульяновск – Димитровград –

Самара, которая в 2019 году вместе с Президентским мостом перешла в федеральную собственность и стала частью трассы Р–241 Казань – Буйинск – Ульяновск (подъезд к г. Самара). Протяженность дороги на территории области – 117 км (заказчик – ФКУ «Волго-Вятскуправтдор»). За два года планируется довести ее до норматива. В текущем году будут проведены работы по устройству защитного слоя износа в Чердаклинском и Мелекесском районах области. Это поможет предотвратить негативное воздействие внешних климатических факторов на дорожную конструкцию и, таким образом, позволит простоять дороге до капитального ремонта, который запланирован заказчиком на 2022 год.

Важным объектом текущего года является реконструкция автодороги п. Новоселки – п. Ковыльный на участке км 5+000 – км 16+761 в Мелекесском районе (заказчик – ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области»). Существующая дорога была построена в 70–80-е годы прошлого века с применением малопрочных местных материалов. За долгие годы недофинансирования асфальтобетонное покрытие пришло в негодность: специалисты констатировали разрушение прочностного характера в виде поперечных и продольных трещин, сетки трещин, колеиность вдоль полос наката транспортных средств. Между тем эта автодорога является единственной транспортной связью для жителей поселков Ковыльный и Видный и обеспечивает выезд на дорогу регионального значения Димитровград – Узюково – Тольятти; по ней же осуществляется подвоз продуктов и всего необходимого для местного населения. До августа 2022 года дорожникам предстоит довести двухполосную дорогу до норматива, что позволит обеспечить также бесперебойное и круглогодичное движение автотранспорта к зданию фельдшерско-акушерского пункта в п. Ковыльный.

Наконец, еще один объект – ремонт автомобильной дороги общего пользования регионального значения Алексеевское – Высокий Колок Новомамылинского района Ульяновской области. В 2020 году специалисты компании привели в порядок более 5 км на участках у сел Иванова и Новая Куликовка, в 2021 году запланировано привести в нормативное состояние 10 км на отрезке Старая Саха – Иванова, в 2022-м – 17 км трассы, в 2023–2024 годах – еще 21 км автодороги.





Автодорога общей протяженностью 53 км – транзитная, связывает Ульяновскую область с соседним Татарстаном и проходит в двух районах области до пересечения с федеральной автодорогой Ульяновск – Димитровград – Самара. Отремонтированная трасса позволит увеличить пропускную способность транспорта, разгрузить потоки автомашин и улучшить экологическую обстановку.

БКД и КЖЦ

Вот уже несколько лет УТС принимает участие в реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги». За 2021–2022 годы по этой программе силами предприятия предстоит отремонтировать более 15 участков в разных районах Ульяновской области общей протяженностью более 150 км. Общая стоимость работ составляет порядка 820 млн руб. В рамках этих контрактов будут производиться фрезерование, замена верхних слоев асфальта, выравнивание профиля, укрепление обочин, замена остановочных павильонов, обустройство дороги с нанесением разметки. Необходимости в таких работах на опорной сети автодорог региона чрезвычайно высока: как правило, они капитально не ремонтировались десятки лет и давно не соответствуют нормативным требованиям. Дорожники фактически продлевают жизнь дорогам, что обеспечивает повышение безопасности на них и, что особенно важно, беспрепятственное сообщение между районными центрами и другими населенными пунктами.

Существенным нововведением для дорожной отрасли последних трех лет являются контракты жизненного цикла (КЖЦ). Напомним, с 2019 года в рамках нацпроекта БКД контракты с подрядными организациями заключаются не только на проведение ремонтных работ на автомобильных дорогах, но и на обеспечение их надлежащего долгосрочного содержания. Суть в том, что сумма контракта включает в себя распределение бюджета на весь цикл содержания, то есть и на последующие годы. В настоящее время в портфеле УТС есть несколько КЖЦ.

Первый контракт жизненного цикла – содержание и ремонт автодороги регионального значения Димитровград – Узоково – Толятки Мелекесского района Ульяновской области (2019–2024 годы). Второй КЖЦ – содержание и ремонт автомобильной дороги регионального значения Ульяновск – Димитровград – Самара – Старая Майна – Матвеевка – граница области, рассчитанный с 2021 по 2024 год. В рамках этих контрактов силами предприятия дорога будет соответствовать нормативу на всем протяжении. «Руководство региона предпринимает серьезные усилия, чтобы повысить качество опорной сети области», – говорит Павел Степанов. – Это одна из последних тенденций, когда регион определяет важные участки дорог, которые входят в опорную сеть и являются транзитными направлениями в соседние регионы. Основная задача для нас как подрядчика – привести ее в нормативное состояние, отремонтировать не заплатками, а целиком, распределив бюджет на несколько лет. В целом же мы следим за состоянием дороги круглогодично и несем гарантии за выполненные работы. Так что в наших интересах качественно выполнять все обязательства, чтобы не переделывать за свой счет».

Такое бюджетное планирование – однозначный плюс для экономики подрядной организации. Во-первых, предприятие обеспечено работой на долгосрочную перспективу, что дает уверенность в завтрашнем дне. Во-вторых, это возможности для планирования и более эффективной организации закупок и логистики inertных строительных материалов. Но в то же время есть и минусы. Основной – это, конечно, нерегулируемый и непрогнозируемый рост цен на дорожные строительные материалы. «Действующие индексы-дефляторы не покрывают эту дельту, так что, считаю, надо подстраховывать подрядчиков на законодательном уровне, чтобы минимизировать их риски и тем самым снизить вероятность



банкротств в нашей сфере. Пока же участники рынка фактически заключают контракт с государством на свой страх и риск, – констатирует Павел Степанов. – К тому же есть сложности исполнения гарантийных обязательств: этот вопрос не до конца проработан. Да и банки, как правило, не готовы финансировать долгосрочные контракты сроком действия 5–10 лет».

В поисках золотой середины

В регионе усилилась конкуренция, которая стимулирует участников дорожно-строительного рынка постоянно совершенствоваться и повышать эффективность своей работы, уверен Павел Степанов. Основной импульс таким качественным изменениям дал именно БКД, а также вступление России в союз стран – участников ЕЭС и переход отрасли на требования Технического регламента Таможенного союза. ООО «Ульяновсктрансстрой» заранее и системно перевооружался: в последние пару лет удалось нарастить свои мощности самосвалов и специализированной дорожной техникой, модернизировать производство асфальтобетона. Так, в 2021 году был приобретен и запущен новый АБЗ производительностью 160 тонн в час в с. Сабакаево Мелекесского района. Это уже третий АБЗ, еще два располагаются в селе Большие Ключищи Ульяновского района и поселке Чердаклы Чердаклинского района области. Совокупные мощности позволяют выпускать более 200 тыс. тонн асфальтобетона и тем самым полностью удовлетворить собственную

потребность в этом материале и гарантировать необходимые объемы в случае увеличения контрактной базы.

При выполнении работ используются технологии, соответствующие новым нормативным требованиям ТР ТС. Сложности добавляет то, что заказчики федерального и регионального уровней предусматривают в контрактах применение двух разных подходов к проектированию и производству асфальтобетонных смесей: североамериканской системы Supergravel и европейского опыта в этой области. Обе методики позволяют существенно повысить сроки межремонтной эксплуатации дорожного полотна и его стойкость к динамическим нагрузкам различного типа. Но при этом подрядная организация вынуждена иметь производственные мощности, обеспечивающие возможность работать с разными фракциями inertного материала, а также двумя комплектами современных приборов для качественного лабораторного контроля состава и свойств асфальтобетонных смесей. Для этих целей в 2019 году была оборудована еще одна дорожная лаборатория – на базе участка в селе Большие Ключищи, которая на 100% укомплектована современным оборудованием для различных методов контроля.

Следующим логическим шагом должно быть приобретение в собственность карьеров по добыче нерудных строительных материалов – песка и гравия, что существенно снизит зависимость от поставщиков и затраты на логистику, а значит, повысит эффективность и рентабельность работы предприятия. Однако зайти на этот рынок объективно сложно. Между тем

повышение цен на основные дорожно-строительные материалы остается одной из главных проблем. Наглядная иллюстрация – битум, цена которого никак не соответствует качеству. Та же история с соляркой (именно ее используют в качестве топлива для всей техники в дорожной отрасли). На самом деле рост цен произошел по всей номенклатуре, а на некоторые позиции – особенно: металл взлетел в цене в 2–3 раза. В таких условиях дорожники срабатывают в прибыль только благодаря объемам и масштабным переходящим объектам, достигая золотой середины между экономической предпринятием и рисками. При этом контроль и давление со стороны регулятора только усиливается: число проверок растет, несмотря на мораторий, о котором говорят на федеральном уровне.

Перспективы

Есть еще одно необходимое условие для выживания и успешной работы подрядных организаций в дорожной сфере – это своевременное выполнение контрактных обязательств со стороны контрагентов. Если федеральный заказчик сегодня производит оплату за оказанные услуги четко по графику, то на региональном и муниципальном уровнях задержки, к сожалению, носят системный характер. Эта проблема не миновала и ООО «Ульяновсктрансстрой». «Если подрядчик выполнил контракт в полном объеме, в наличии имеются все необходимые акты выполненных работ и нет претензий к качеству выполненных работ, то согласно закону сторона заказчика обязана полноценно выполнить все свои контрактные

обязательства перед исполнителем, и процедурные задержки здесь неприемлемы, – отмечает Павел Степанов. – Наша компания обратилась за помощью в администрацию Ульяновской области, специально созданную службу по защите прав предпринимателей. Как оказалось, это очень действенная структура. Совместно с рядом других компаний мы подготовили коллективное обращение и в результате с помощью правоохранительных органов обязали заказчиков расплачиваться с подрядными организациями. Это существенно облегчило наше экономическое состояние».

Важнейшей составляющей успешной работы любого дорожного предприятия являются профессиональные кадры. Сейчас это не просто дефицит, а вопрос первоочередной важности. Особенно остро проблема обозначилась в пандемийных 2020 и 2021 годах. Основной костяк предприятий – это местные жители, однако часть работ традиционно выполняли трудовые мигранты. В прошлом году они были лишены возможности приехать в регион, что еще больше подстегнуло кадровый голод. На сегодня нужны более ста специалистов. Впрочем, нехватка рабочей силы из-за COVID-19 – это уже следствие. Главная причина в том, что профессия дорожника не является высокооплачиваемой и поэтому не считается престижной. Работодателю был бы рад выплачивать конкурентоспособную заработную плату, да только она тоже жестко регламентирована действующими сметными нормативами: 28–40 тыс. руб. Так что для решения этой проблемы требуется глубокий пересмотр сметных методик и вообще реформа ценообразования в строительстве.

Тем более что перед субъектами стоят масштабные задачи по строительству объектов транспортной инфраструктуры, модернизации и приведению в нормативное состояние существующей опорной сети дорог. В частности, в Ульяновской области наиболее актуальными и перспективными проектами являются обходы города Димитровград и рабочего поселка Чердаклы. В настоящее время готовятся проектные предложения по ним. «Конечно, нам интересны новые проекты на родной Ульяновской земле, и мы планируем выходить на торги и бороться за право их реализовать. Это новые перспективы, новые возможности испытать свои силы и доказать свой профессионализм», – говорит Павел Степанов. Впрочем, профессиональное сообщество регулярно высоко оценивает уровень качества и профессионализма организации. Например, на XVI Всероссийском конкурсе «Дороги России», организованном Союзом работодателей в дорожной отрасли АСПОР и Исполкомом ЦК Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, ООО «Ульяновсктрансстрой» названо в числе лучших по итогам 2020 года.



Компания «Инждор» осуществляет полный комплекс проектно-исследовательских работ, связанных с проектированием, реконструкцией, капитальным ремонтом объектов дорожно-транспортной инфраструктуры. Опыт предприятия, высокая квалификация и технический уровень инженерного персонала, современные методы инженерных исследований позволяют компании стать одной из лидирующих на рынке проектных услуг Ульяновской области.

Силами компании разрабатывались проекты капремонта участков дорог регионального значения и улично-дорожной сети в Димитровградской агломерации; осуществлялись проектно-исследовательские работы на капитальный ремонт и реконструкцию участков федеральной автодороги Ульяновск – Димитровград – Самара; на строительство автодороги Р-215 на участке граница Республики Калмыкия – н. п. Артезиан и многие другие. Стоит отметить, что компания тесно сотрудничает со строительными организациями, и такой подход обеспечивает максимально глубокую проработку проектов. «Когда проектировщики работают не сами по себе, а смотрят на проект глазами строителей-практиков, ответственность повышается: хочется работать так, чтобы потом от смежников не поступало вопросов или нареканий по качеству ПСД», – рассказывает директор ООО «Инждор» Владимир Парамонов. – Такое взаимодействие обеспечивает минимизацию числа коллизий и потерь времени на согласование спорных моментов».

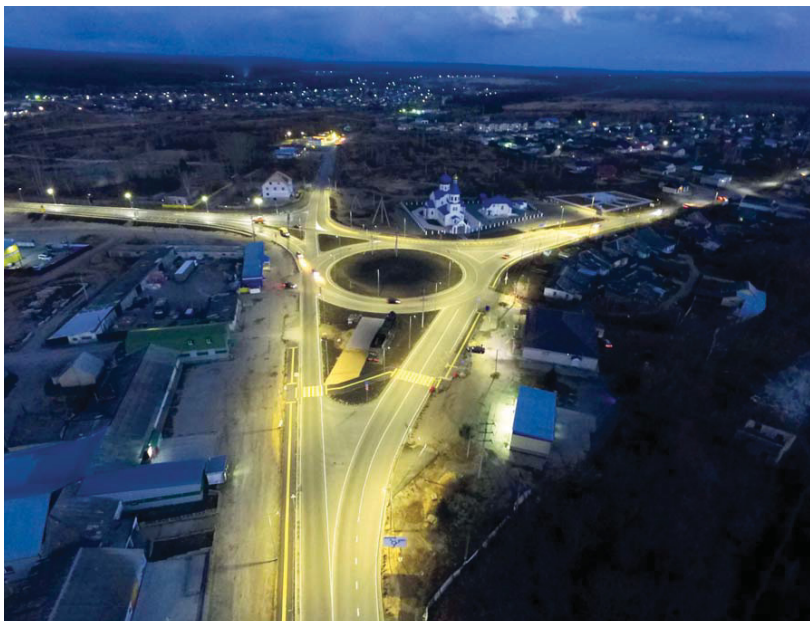
В настоящее время актуальным вопросом является увеличение межремонтных сроков и долговечности асфальтобетонных покрытий, как того требует нацпроект «Безопасные качественные дороги». В рамках реализации нацпроекта государственный заказчик в лице ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области» проводит анализ состояния региональной дорожной сети. По итогам этой работы первоочередная реакция регулятора ожидаемо направлена на те участки, которые несут на себе наиболее важное социальное значение и при этом испытывают наибольшую нагрузку. Это участки дорог, соединяющие районные центры. «В большинстве своем дороги в асфальтобетонном исполнении на территории региона были построены 40–50 лет назад, при этом межремонтные сроки приходилось пропускать из-за недостатка финансирования на протяжении десятилетий», – говорит Владимир Парамонов. – Сегодня у государства появилась возможность восполнить этот урон. Приведение дорог в нормативное состояние позволит населению и бизнесу осуществлять безопасный и беспрепятственный проезд как по территории Ульяновской области, так и в соседние регионы».

В текущем году в портфеле заказов ООО «Инждор» – пять проектов разработки проектно-сметной документации на капитальный ремонт транзитных дорог в различных районных центрах области в рамках БКД.

Так, уже получено положительное заключение Госэкспертизы на ПСД капремонта автодороги регионального значения Бестужевка – Барыш – Николаевка – Павловка – граница области на участке км 45+350 – км 46+275. На этом участке дорога является транзитной в г. Барыш.

Соединяя города

Проекты, которые меняют Ульяновскую область



Сейчас в экспертизе находится другой проект на капремонт той же автодороги на участке км 112+175 – км 115+700 Николаевского района Ульяновской области. Этот участок на протяжении улиц Советская, Карла Маркса и Боевая является транзитным в рабочем поселке Николаевка.

Еще один объект сейчас находится на рассмотрении экспертов – капремонт участка региональной дороги Барыш – Инза – Карсун – Урено-Карлинское на участке км 118+215 – км 122+526. Он проходит по улицам Гусева, Тельмана и Курдюмова в рабочем поселке Карсун и является транзитным через его территорию.

Приближается к завершению разработка ПСД на капремонт участка региональной дороги Солдатская Ташла – Кузоватово – Новоспасское – Радищево – Старая Кулатка – граница области на участке км 69+760 – км 73+000. Он проходит транзитом вдоль улиц Карла Маркса, Советская, Комсомольская, Ленина в рабочем поселке Кузоватово.

Кроме того, в июне 2021 года ООО «Инждор» выиграло конкурс на разработку ПСД на капремонт автодороги Барыш – Инза – Карсун – Урено-Карлинское на участках улицы Гагарина и Шоссейная – это транзит в г. Инза.

«В настоящее время состояние перечисленных участков дорог можно назвать удовлетворительным, однако основная проблема в том, что они возводились без инфраструктуры. То есть при проектировании и строительстве не предусматривалось устройство тротуаров, ограждений, остановочных павильонов, водоотвода и освещения. Не говоря уже о вело-

дорожках», – отмечает Владимир Парамонов. – Однако требования меняются благодаря нацпроекту БКД. Сегодня он в полной мере учитывает современные требования к качеству дорожного полотна, параметрам дороги и инфраструктуры». В итоге ремонтируемые участки дорог доводятся до третьей категории в современном понимании. Возможно, кому-то покажется, что велодорожки в районном центре – это уже излишество, но это не так: именно в селах бабушки на велосипеде – это обычное явление.

Компания имеет опыт проектирования объектов и в других субъектах РФ: Калмыкия, Астраханской, Волгоградской, Ростовской областях, Пермском крае. В текущем году разрабатывался проект капремонта одной из региональных дорог в Пензенской области. «Это была небольшая, но важная для нас проект, поскольку мы выиграли контракт благодаря высокой квалификации наших специалистов, нарабатанному опыту и высокому качеству проектов», – рассказал Владимир Парамонов. Это небольшая, но важный шаг вперед в целом для отрасли, потому что в рамках госзакупки у заказчика появилась возможность выбирать победителя конкурса не только по критерию наименьшей цены, но и по другим серьезным параметрам, таким как реализованные проекты, время работы на рынке, подтвержденные компетенции и технологические возможности претендента. «Добросовестные проектные организации нужны везде. И мы готовы сотрудничать с соседними и любыми другими регионами, помогая решать актуальные задачи, связанные с инфраструктурными транспортными

ми проектами», – сказал Владимир Парамонов.

Важнейшей составляющей хорошего проекта являются качественные изыскательские работы. От того, насколько профессионально и скрупулезно будут проведены исследования, впоследствии зависят долговечность и безопасность объекта транспортной инфраструктуры. «Если специалист снял отметку некорректно – на этапе строительства могут дополнительно появиться несколько тысяч тонн грунта, который нужно вывезти, а это существенные затраты», – объясняет Владимир Парамонов. Поэтому ООО «Инждор» собственными силами проводит полный комплекс геодезических изысканий: инженерно-гидрографические работы; геодезические наблюдения за деформациями и осадками зданий и сооружений, специальные геодезические и топографические работы при строительстве и реконструкции зданий и сооружений; трассирование линейных объектов; топографическая съемка различных масштабов и др. Все работы производятся современным инструментарием, и в дальнейшем это направление работы будет только усиливаться.

В настоящее время происходит принципиально важные изменения не только в дорожной отрасли, но и в области проектирования: начиная с 2022 года станет обязательным формирование и ведение информационной модели объекта капитального строительства, в том числе объектов транспортной инфраструктуры, если на этот объект выделены бюджетные средства. «Это правильный шаг. BIM будет способствовать облегчению дея-

тельности проектировщика и повышению качества ПСД в целом. Однозначно это новый, более высокий уровень работы проектной отрасли», – отметил Владимир Парамонов. – Однако на данном этапе это решение вызывает много вопросов. К примеру, какое программное обеспечение рекомендует регулятор, если полноценных отечественных аналогов не существует? Нет и методических указаний о составе самой информационной модели. Немаловажен и финансовый момент: стоимость нового оборудования и ПО может достигать нескольких миллионов рублей. Не каждая проектная организация может позволить себе одномоментно такие вложения».

ООО «Инждор» уже несколько лет работает с технологиями информационной моделирования. В частности, в рамках одного из контрактов было предусмотрено создание BIM-модели объекта промышленного назначения – индустриального парка. В настоящее время идет активная фаза его возведения. «Что касается линейных объектов, то, учитывая пожелания заказчика, мы давно создаем 3D-модели с элементами дополнительных баз данных», – продолжает Владимир Парамонов. – Например, наводя курсор на водоотвод, можно увидеть дополнительную информацию об этом элементе, на участок дороги – детали «пирога» дорожной одежды и т. д. В целом для проектирования линейных сооружений BIM так же актуален, как и для объемных. Зачастую в проект вносятся десятки изменений, а BIM помогает избежать коллизий». Конечно, придется пересматривать базовые расценки на проектирование. Пока действующая нормативная база опирается на нормативы 1980-х годов прошлого века. Как следствие, экспертиза не принимает целый ряд дополнительных затрат, которые несут проектировщики: на сбор исходных данных, археологические изыскания, создание проекта планировки территории и др.

Проектная отрасль сегодня находится на пороге технологических изменений в своих основных производственных процессах. И очень важно, чтобы к ним были готовы непосредственные исполнители – проектировщики. Это особенно трудно сегодня, когда на рынке ощущается дефицит профессиональных кадров. В ООО «Инждор» это хорошо понимают, поэтому много усилий тратят на создание благоприятных условий труда, хорошей и творческой атмосферы в коллективе. Стоит отметить, что это неплохо получается, потому что большинство сотрудников связывают свое профессиональное будущее с компанией и без отрыва от производства, в заочной форме получают второе профильное образование в МАДИ. Так что компания прирастает не только новыми проектами, но и высококлассными специалистами. Это значит, что впереди – новые сложные задачи и решения.



Европейские дороги для российской глубинки

Дорожники области расширяют границы возможного



Компания «Инждорстрой» была образована в городе Инза в 2013 году. За это время удалось создать профессиональный коллектив и зарекомендовать себя как надежную и динамично развивающуюся компанию. Все это время она стабильно выполняет государственные контракты в области содержания, ремонта, капитального ремонта и строительства сети дорог регионального и межмуниципального значения.

Начав с небольших ремонтов и содержания, сейчас ООО «Инждорстрой» реализует знаковые объекты для области. Например, в 2020 году в Инзе была запущена в эксплуатацию кольцевая развязка, генпроектировщиком которой выступало ООО «Инждорстрой», генпроектировщиком – ООО «Инждор». Она полностью изменила схему движения в районном центре – городе Инза. Сложность была в том, что в этой локации пересекались сразу несколько дорог, соединяющих Инзу с соседними городами – Барышом, Ульяновском, Пензой. На перекрестке в режиме нон-стоп фиксировался самый интенсивный поток в городе. Естественно, это повышало аварийность. Кольцо развязало этот узел, причем благодаря хорошему проработанному проекту благоустройства территории объект смотрится современно и интересно в любое время суток, особенно ночью при подсветке. Сейчас это визитная карточка города.

Портфель заказов компании на текущий год полностью сформирован. Один из контрактов – содержание и ремонт автомобильной дороги регионального значения Барыш – Инза – Карсун – Урень – Карлукское в Инзенском районе протяженностью 5,6 км. Стоит отметить, что это контракт жизненного цикла в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». В течение 2021–2024 годов дорожникам предстоит привести дорогу в нормативное состояние. Второй объект был расстроен в рамках областного бюджета – это ремонт автомобильной дороги межмуниципального значения Трусейка – Тятино – Чамзинка протяженностью 3,3 км (заказчик – ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области»). Также компания продолжает заниматься содержанием сети региональных и межмуниципальных дорог общей протяженностью 415 км в Инзенском и Базарно-Сызганском районах Ульяновской области. Сравнительно новыми видами работ для специалистов ООО «Инждорстрой» стали укладка асфальтового покрытия на внутриквартальных дорогах и благоустройство дворовых пространств, которые они успешно освоили.

В последние годы в дорожно-строительной отрасли происходит существенные преобразования, связанные с реализацией нацпро-

екта БКД и введением в действие нормативов технического регламента Таможенного союза. Этим объясняется рост качественных и, как следствие, количественных показателей компании: ежегодный прирост объемов производства работ ООО «Инждорстрой» достигает 10%. «Для нас БКД – это возможность повысить компетенции и закрепить свое положение на рынке, в полной мере выполнить повышающиеся требования регионального и федерального заказчиков. За все годы у нас не было ни одного сбоя: все контракты выполнялись в срок и с достойным качеством. Мы намерены и в дальнейшем держать эту планку», – рассказал директор ООО «Инждорстрой» Владимир Парамонов. – Сегодня для проектов БКД заказчики нужны сильные партнеры, готовые решать поставленные задачи. Бюджетное обеспечение требует безупречного подхода...

Чтобы в полной мере удовлетворить современным требованиям, компании пришлось заранее перестроить внутренние процессы, повысить производственные мощности, дооснастить парк техники новыми машинами и механизмами, закупить недостающее оборудование для лабораторного контроля. В частности, для этих целей закуплен новый АБЗ производительностью 100 тонн в час, который позволяет выпускать все виды современного асфальтобетона. «Производство полностью компьютеризировано, что обеспечивает стабильность и точность в дозировании материалов для любого рецепта асфальта. АБЗ дислоцируется в Инзе и обслуживает Инзенский и Базарно-Сызганский районы. Пусконаладочные работы проводились в мае–июне, и уже с июля 2021 года завод заработал на полную мощность», – рассказал начальник АБЗ Анатолий Семенов. – Совокупно с уже действующим АБЗ компания полностью обеспечивает свои потребности в асфальтобетоне. Соблюдать требования ГОСТов для устройства верхнего слоя помогает дорожная лаборатория, которая располагается на этой же производственной площадке. Тут же функционируют битумно-эмульсионная установка и дробилка».

Важнейшими составляющими дорожно-ремонтных работ являются инертные материалы – песок и щебен. Традиционно для дорожных работ в Ульяновской области природные нерудные ископаемые приходилось завозить с Урала. Однако последние несколько сезонов показали, насколько рискованной может стать закупка «с колес» с учетом нерегулируемого роста стоимости на материал и доставку. Самым логичным стало бы приобретение собственного карьера по добыче щебня. Поэтому с 2018 года в рамках группы компаний появилось обособленное подразделение, основными видами деятельности которого являются добыча и дроб-

ление бута. «Карьер был основан в СССР, но заброшен и с 2012 года фактически обрел второе дыхание», – рассказал начальник карьера Сергей Ларцев. – За три последних года мы увеличили мощности в четыре раза. В настоящее время объемы выпускаемого щебня марки 400–600 достигают 8–9 тыс. тонн в месяц».

С 2020 года для работы в рамках БКД удалось наладить дробление на несколько фракций – 40–70, 20–40, 5–20 и 16–31. Половина добываемого объема идет на собственные нужды, остальное – на рынок, в том числе в соседние регионы – Мордовию, Пензенскую область, Чувашию. И уже ощущается нехватка материала, поэтому сейчас прорабатывается возможность открытия второй линии. Однако технически это станет возможным только после электрификации участка. В настоящее время на карьере работают 18 специалистов, задействованы 14 единиц техники, в том числе карьерная техника McCloskey. Сейчас мы полностью обеспечиваем собственную потребность в щебне, который идет на ремонты дорог муниципального значения. Часть этого материала – для ремонтов региональных дорог – по-прежнему поставляется с Урала, но в несопоставимо меньшем объеме. Это позволяет существенно экономить на логистике, а высвобождаемые средства – вкладывать в развитие предприятия», – рассказал Владимир Парамонов.

В основном на объектах Инждорстрой применяется зарекомендовавшая себя в Ульяновской области технология холодной регенерации. Она заключается в выхлещении конструктивных слоев дорожной одежды асфальтобетонного покрытия с захватом части слоя основания с добавлением вяжущего. Затем смесь перемешивается и распределяется ровным слоем с последующим уплотнением катками. Дорога при этом получает более качественное основание, на которое укладываются новые слои асфальта. Экономическая привлекательность технологии холодной регенерации состоит в том, что имеющееся на дороге старое асфальтобетонное покрытие используется повторно, отпадает необходимость вывозить с дороги использованных материалов и привозить вместо него новый. Она позволяет сокращать сроки, применять местные каменные материалы и оптимизировать дисконтированные расходы на содержание в перспективе.

В настоящее время по этой технологии ООО «Инждорстрой» производит ремонт вышеупомянутой региональной дороги Барыш – Инза – Карсун – Урень – Карлукское. «Эта дорога была построена в конце 1970-х годов и за все это время капитально не ремонтировалась», – рассказал руководитель Инзенского ДПСУ Алексей Башаев. – Из-за

недостатка финансирования производился лишь ремонт картами по 100–200 м. При этом интенсивность движения на ней довольно высокая: 11–12 тыс. автомашин в сутки, так как это транзитный участок, который соединяет Инзенский и Карсунский районы, а также Пензенскую и Ульяновскую области». «Современные технологии совершенно изменили подход к ремонту», – отметил мастер участка Михаил Бомбин. – Один ресайклер заменяет десятки единиц техники. Бригада профессионалов-дорожников производит полный комплекс работ на двухкилометровом участке за 7–10 дней, тогда как по старым нормам на это ушел не один месяц. Уже через неделю по жесткому основанию может проезжать даже тяжелая техника. Существующими силами мы можем капитально отремонтировать до 15 км асфальтобетонного покрытия в год».

«На следующем этапе происходит укладка нижнего и верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Эти работы также максимально автоматизированы и производятся современным асфальтоукладчиком», – рассказал начальник участка Евгений Букин. – Далее будут сформированы и укреплены обочины, установлены дорожные знаки и сигнальные столбики. При этом качеству работы и материалов уделяется серьезное внимание: на каждом этапе производится контроль как собственной дорожной лабораторией, так и представителями заказчика. Приезжает куратор, делает вырубку, заполняет акт скрытых работ, проверяет уклоны и выражи и только после этого выдает разрешение». По его словам, такой подход существенно повышает ответственность обеих сторон, ведь требования БКД предполагают и повышение гарантийных сроков до 5 лет. При ремонте картами это было невозможно. Это особенно важно, поскольку с 2019 года заказчик предлагает новый вид бюджетного планирования – контракты жизненного цикла (КЖЦ).

Суть КЖЦ в том, что контракты с подрядными организациями заключаются не только на проведение ремонтных работ на автомобильных дорогах, но и на долгосрочное их содержание. При этом сумма контракта включает в себя распределение бюджета на весь цикл содержания согласно предусмотренному регламенту дорожного нацпроекта. Получается, подрядчик несет смысл вкладываться в технику и новые заводы, потому что объемы и сроки работ определены на 4–5 лет вперед. Заказчик при этом делегирует содержание профессионалам и максимально сокращает конкурсную-административные процедуры. «Основная наша задача на ближайшее будущее – стабильно выполнять свой объем в районах и полностью перейти на нормативное технологическое содержание,

имея все необходимое для выполнения качественных работ», – говорит Владимир Парамонов. – Чтобы подстраховаться, планируется закупить грейдер, катки, асфальтоукладчик, самосвальную технику».

Главными минусами КЖЦ остаются нестабильность экономики страны и перекосы в ценообразовании, когда рост стоимости дорожно-строительных материалов невозможно учесть в действующих контрактах. Между тем это не просто сезонное колебание, а конъюнктура рынка, при которой цены взлетают не на десятки процентов, а в разы. «Возможно, прошло время пересмотреть коэффициенты-дефляторы», – предлагает Владимир Парамонов. – Или самое время обратить внимание ФАС на поставщиков материалов и монополистов по перевозке? А если это невозможно, то стоит рассмотреть возможность компенсации государством неучтенных затрат подрядчиков». Ведь дороги носят стратегический характер для экономики страны и каждого отдельно взятого региона и даже муниципального образования, поскольку большинство экономических связей обеспечиваются именно автомобильным сообщением.

Сегодня государство задает новый уровень в дорожной отрасли, и как никогда нужны подрядные организации нового формата, которые постоянно развиваются и совершенствуются технологически. Конечно, важнейшим элементом является профессиональный коллектив, ведь конечный результат зависит от уровня знаний и компетенций всех членов команды. Это хорошо понимали в Инждорстрое, поэтому работа с кадрами здесь не формальность и не пустой звук. Повышение квалификации персонала идет непрерывно за счет предприятия. Хорошо зарекомендовала себя практика аттестации, при которой происходит подтверждение текущей квалификации, знаний и умений сотрудников компании. Это помогает членам коллектива разговаривать на одном профессиональном языке. Вообще на предприятии так выстроена работа с кадрами, что каждый сотрудник может реализовать свой потенциал – от механизатора до ИТР. Поэтому и коллектив отвечает благодарностью: текучесть кадров здесь минимальная, и, более того, многие трудятся здесь семьями, образуя трудовые династии в двух и трех поколениях. Как результат – сегодня даже дилетанту видно, насколько вырос уровень дорожных работ: европейское качество межмуниципальных дорог, идеальная ровность, откосы, знаки. Меняется отношение самих дорожников к результату своего труда: сегодня это не просто строители в понимании прошлого века, а люди, которые делают лицо области, фактически расширяют границы возможного.

Практика многолетнего недофинансирования дорожной сети в российской глубинке, похоже, уходит в прошлое. Благодаря нацпроекту «Безопасные качественные дороги» в регионах приводятся в порядок километры автодорог регионального и межмуниципального значения. В центральной части Ульяновской области содержанием и ремонтом местной сети дорог занимается ООО «Русь».

Предприятие было образовано в Николаевском районе Ульяновской области в 2003 году и долгие годы является одним из самых надежных в выполнении задач, поставленных государственным заказчиком – ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области». Основное направление деятельности предприятия – содержание сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Новоспасском, Вешкаймском, Барышском, Николаевском и Карсунском районах общей протяженностью 1163 км, рассказал директор ООО «Русь» Александр Шадышков. В текущем году силами предприятия будут отремонтированы порядка 50 км дорог регионального и межмуниципального значения.

Как и многие другие подрядные организации, ООО «Русь» принимает активное участие в реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги». В рамках контрактов производится полный комплекс работ по капитальному ремонту участков дорог методом холодной регенерации. «Мы не первый год работаем в рамках БКД, знакомы с повышенными требованиями заказчика по качеству и срокам», – рассказал руководитель. – Для выполнения производственной программы был создан дополнительный участок в рабочем поселке Карсун. В прошлом году на этой площадке был запущен новый, третий по счету, АБЗ. Это позволило сократить плечо доставки асфальтобетонной смеси к участкам работ в Карсунском и Вешкаймском районах. Ранее приходилось возить асфальт за сто и более километров, что увеличивало время транспортировки и накладные расходы. Сейчас совокупные мощности всех трех заводов позволяют полностью обеспечить свои потребности в асфальтобетоне и продавать его на открытом рынке – в Пензенскую область и другие соседние регионы».

Не секрет, что из-за нехватки денежных средств межремонтные сроки дорог в районах не соблюдались десятилетиями. В то же время интенсивность транспортного потока увеличивалась, да и полная масса грузового автотранспорта сейчас может достигать 60–80 тонн. Тогда как местная сеть дорог проектировалась и строилась под гораздо меньшие нагрузки. Все это приводит к тому, что почти половина протяженности всей сети нуждается в ремонте. Да и пользователи дорог не соблюдают весенние ограничения, когда дорожное покрытие особенно уязвимо. «Конечно, у всех есть производственная необходимость, но дороги – это общественный и социально значимый элемент. Даже одна коммерческая организация может привести в не-

ООО «Русь»: на благо России

Дорожная сеть области приводится в норматив

годность десятки километров сети, когда отправляет в рейс крупнотоннажное транспортное средство в период погодных ограничений. А ремонт всегда дорого обходится местному бюджету», – говорит Александр Шадышков.

Готовь сани летом

Конечно, пока от ямочного ремонта уйти не получается, это по-прежнему важный вид работ в рамках летнего содержания. «Ремонты начинаем производить уже с апреля, по мере того как устанавливаются подходящие погодные условия», – отметил руководитель. – Сначала это технология ремонта с использованием горячих асфальтобетонных смесей. Также применяем струйно-инъекционный метод для заделки неглубоких трещин и выбоин. Наконец, это ямочный ремонт с нарезанием карт – один из наиболее эффективных и долговечных способов ремонта дорожного полотна. Он заключается в том, что поврежденный участок дорожного покрытия вырезается при помощи специального оборудования, и это место заполняется асфальтобетонной смесью. На сегодняшний день программа ремонта идет в графике, несмотря на дождливое начало сезона. Работы предстоят в объемах не меньших, чем в прошлом году, и мы с ними однозначно справимся».

Новоспасский район считается одним из самых «ветродувных», для которого в зимний период характерны частые перемены и осадки. Это значит, что скорость реагирования дорожников на таких участках должна быть повышенной, тем более что по транзитным участкам дорог ежедневно перемещаются школьные автобусы. Так что в критических ситуациях от готовности дорожников зависит жизни людей. Важная составляющая работ – это заготовка дорожных материалов. Поэтому уже летом начинается заготовка расходных противогололедных материалов. Как раз сейчас продолжается их завоз.

Особенностью как летнего, так и зимнего содержания дорожной сети является уборка мусора с проезжей части, разделительных полос, обочин, прилегающей территории. К сожалению, именно летом становится очевидно, что культура и поведение пользователей дорог оставляют желать лучшего: вандализм по отношению к дорожным знакам, стойкам, а также мусорные пакеты и свалки у дороги – типичное явление. «Часты случаи, когда до-



рогая иномарка останавливается, и мешок с мусором летит в кювет», – говорят дорожники. – Психология наших соотечественников никак не поменяется. А ведь экология – это не пустой звук: на этой земле должны жить и будущие поколения».

Новый подход – КЖЦ и БКД

Основное нововведение последних двух лет в дорожной отрасли – контракты жизненного цикла в рамках БКД. Сейчас в портфеле ООО «Русь» два таких контракта. Первый – на содержание и ремонт участка региональной автодороги Бестужевка – Барыш – Николаевка – Павловка – граница области Барышского и Николаевского районов Ульяновской области протяженностью 66,5 км. Контракт рассчитан на пять лет, до 2024 года. За это время будет проведен ремонт на участках общей протяженностью 22,6 км. Второй КЖЦ – ремонт и содержание участка региональной автодороги Барыш – Инза – Карсун – Урень – Карлинское Карсунского района протяженностью 54 км. Контракт также рассчитан на пять лет, в течение которых планируется проведение ремонта на участках общей протяженностью 28,4 км. На участках протяженностью 8,7 км ремонт проведен в 2020 году, в 2021 году будут отремонтированы участки общей протяженностью 8,68 км.

В рамках программы БКД заключен контракт на ремонт автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Вешкаймского, Барышского, Карсунского районов Ульяновской области на 2021–2022 годы. В настоящее время ведутся работы по

ремонту автодороги регионального значения Саранск – Сурское – Ульяновск – Вальдиватское – Карсун – Вешкайма – Беклемишево – Старомишкино в районе села Бутырки (Вешкаймский р-н). На данном объекте применяется технология холодной регенерации. Также полным ходом идут работы по ремонту автодороги регионального значения Урень–Карлинское – Чуфарово – Вешкайма – Барыш на транзитном участке в городе Барыш по улице Кирова.

«В целом мы хорошо оцениваем выбранный регулятором механизм КЖЦ и БКД», – говорит руководитель. – Так у предприятия появляется стабильность и возможность планирования на несколько лет вперед. Соответственно, подрядчики могут более эффективно выстраивать все внутренние процессы, более ответственно подходить к решению поставленных задач. Мы заранее знаем, что должны в текущем году капитально отремонтировать столько-то километров дороги, чтобы до окончания контракта полностью привести дорогу в нормативное состояние». При этом основным риском является заниженный индекс-дефлятор. Он не покрывает стоимости материалов, которые за последние полгода существенно подорожали. Так, тонна битума в декабре 2020 года стоила 9700 руб., а в июне 2021-го – уже 27 тыс. руб. за тонну.

Повышая эффективность

Переходу на БКД предшествовал ряд серьезных мероприятий по модернизации существующих производственных мощностей. Кроме АБЗ, также был обновлен парк дорожно-строительной и специальной техники. В частности, в текущем году удалось обновить экскаваторный парк, приобрести асфальтоукладчик Vogele, в прошлом году – закупить дорожную фрезу того же немецкого бренда. На следующий год запланировали покупку ресайклера. «Сейчас без хорошего оборудования дорожникам просто невозможно работать», – объясняет Александр Шадышков. – Имея в собственности такие машины, можно более точно выстраивать графики работы, чтобы свести простои к минимуму. Именно поэтому нам важно иметь в собственности весь комплекс машин, которые подразделяют современные технологии для содержания и ремонта. Конечно, эта техника дорогостоящая, приходится брать кредиты или в лизинг. Мы и собственную прибыль в мешок не складываем – все пускаем на развитие производства».

Кроме того, докупили оборудование для дорожной лаборатории, чтобы можно было подобрать составы асфальтобетонной смеси по новым СНИПам, а также произво-

дить необходимые лабораторные испытания на колееобразование, старение, истирание и т. д. Сейчас дорожная отрасль перешла на требования Технического регламента Таможенного союза, который подразумевает, что для разных типов асфальтобетонной смеси требуются щебень более узких фракций, отсеив или песок. Часть этого материала приходится завозить с Урала. Проблема в том, что поставщик из-за дефицита просто не может в срок и в полном объеме обеспечить его доставку.

Решением проблемы могла бы стать разработка местных карьеров, расположенных на территории Ульяновской области, в районах содержания дорожной сети. Необходимо на уровне Правительства РФ стимулировать использование местных материалов для дорожного строительства. Это не только повысило бы эффективность работы дорожных предприятий, но и удешевило капитальный ремонт и строительство муниципальных и межмуниципальных дорог. Ведь основной материал буквально лежит под ногами, и его характеристики достаточны для применения в дорогах с невысокой интенсивностью. Однако сейчас разработка карьеров запрещена по закону, и подрядные дорожные организации вынуждены завозить материал за тысячу километров. Такая логистика в десятки раз удорожает конечную стоимость этого материала.

Мосты и люди

«Зачастую не во всех деревнях требуется асфальтобетонное покрытие – дороги с низкой интенсивностью движения или дороги к деревням с малой численностью жителей можно просто отсыпать местным щебеночным материалом, и они будут служить людям, только обойдутся дешевле», – считает Александр Шадышков. – Для начала необходимо проанализировать состояние дорожной сети межмуниципального значения и затем решить, где нужен асфальт, а где – нет. Именно этим сейчас и занимается заказчик в лице ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области». Ведь даже если положить новый асфальтобетон на изношенные основания, такие участки все равно разрушатся». Другой важный элемент связности дорожной сети – мосты. На сегодняшний день они также требуют пристального внимания государства, поскольку многие находятся в аварийном состоянии.

ООО «Русь» хорошо известно в Николаевском районе области не только благодаря своей основной профессиональной деятельности, но и серьезной общественно значимой работе. Так получается, что дорожники в российской глубинке – это больше, чем просто производственная организация. Традиционно все основные просьбы о помощи администрации муниципальных образований, да и сами жители обращаются именно к дорожникам, зная, что те не откажут, помогут. Так и ООО «Русь» всегда участвует в решении социально значимых проблем. Например, помогли построить детский сад в одной из деревень района, отремонтировать местный Дом культуры, несколько храмов. На вопрос, почему выбрано такое звучное название для дорожной компании, Александр Шадышков отвечает, ни минуты не задумываясь: «Я и мои дети здесь родились и живем, работаем на благо людей и страны. Как еще можно было назвать свое дело?»





С опорой на профессионалов

строятся мосты, которые нужны Ульяновской области

Национальный проект «Безопасные качественные дороги» дает мощный импульс для модернизации дорожной сети в регионах. Но все результаты могут быть нивелированы без учета такой важной составляющей, как мосты и другие искусственные сооружения. Регулятор хорошо это понимает, поэтому с 2021 года нацпроект дополнен в том числе показателями по приведению в нормативное состояние искусственных сооружений – мостов и путепроводов. Эта тема очень актуальна для Ульяновской области, на территории которой эксплуатируются более 700 мостовых сооружений общей протяженностью 32 км. Много лет этот сегмент оставался недофинансированным, и уже понятно, что нужна программа модернизации мостового хозяйства. Ведь если хоть один мост на опорной сети дорог окажется в аварийном состоянии, то все усилия по созданию этого каркаса окажутся тщетными.

Сегодня региону очень важны профессиональные команды, способные быстро и качественно реализовывать самые сложные проекты по капитальному ремонту, реконструкции и строительству мостовых сооружений. Одной из лидирующих в Ульяновской области в этом сегменте является группа компаний «Гипростроймост». Образованная в 1985 году, на сегодняшний день она выполняет полный комплекс работ по проектированию, строительству, ремонту и реконструкции мостов, путепроводов, эстакад, мостовых опор, подпорных стен и других искусственных сооружений транспортной инфраструктуры. В группе компаний проектированием занимается ЗАО «Институт Гипротрансмост-Ульяновск»; строительством – АО «Гипростроймост», ООО «Промонт», ООО «Автомост-Ульяновск», Сурское, Цилинское, Майновское, Кузатовское дорожно-строительные управления; изготовлением конструкций – ООО «Промонт», ЗАО «Ульяновский экспериментальный механический завод», ООО «Стальная крепость», ЗАО «Управление механизации №1». Сегодня эти предприятия успешно выполняют государственные контракты как на территории Ульяновской области, так и в других регионах России.

Совокупный годовой оборот группы компаний на протяжении последних нескольких лет остается стабильным и составляет в среднем более 1 млрд руб. Успешно выполняются до 70 контрактов в области строительно-монтажных работ, реконструкции и ремонта, до 30 – в области проектных и изыскательских работ. «Комплексный подход является одним из преимуществ группы компаний», – отмечает руководитель группы компаний «Гипростроймост» Игорь Кочергин. – Мы предлагаем полный цикл строительства от проектирования до ввода в эксплуатацию. Для успешного выполнения обязательств по контрактам располагаем собственными АБЗ, аттестованной лабораторией для оценки качества стройматериалов, собственным производством металлоконструкций и шумозащитных экранов, парком высокопроизводительной современной техники, укомплектованным квалифицированными специалистами».

ЗАО «Институт Гипротрансмост-Ульяновск» является одной

из основных подрядных организаций по проектированию дорог и искусственных сооружений в регионе. Институтом традиционно занимается разработкой проектной документации на ремонт автомобильных дорог регионального значения, а также мостовых переходов на региональной сети дорог в Ульяновске. В настоящее время в столице региона возводятся сразу два значимых объекта по проектам, разработанным институтом. Первый – мост через реку Сельдь в поселке Дачный. Работы проводятся в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» силами самой группы компаний «Гипростроймост» (заказчик – администрация города Ульяновска). Завершить работы планируется до 1 сентября текущего года. Второй объект – строительство второго пускового комплекса Президентского моста. Гипростроймост выступил на объекте в качестве субподрядной организации при возведении путепровода, производил наиболее сложные монолитные работы, устанавливал шумозащитные экраны, оборудовал пешеходные дорожки и др. Благодаря слаженной работе подрядчиков сдать его планируется уже в сентябре текущего года.

В настоящее время в портфеле компании сразу несколько заказов на строительство и реконструкцию мостовых сооружений в Ульяновской области, рассказал директор компании Сергей Чурбаков. В частности, это разработка проектно-сметной документации в рамках строительства автодорожного моста через реку Свиягу в створе ул. Шевченко и ул. Смычки в городе Ульяновске. Он будет соединять центр города с одним из самых крупных районов города – Засвияжским, который в настоящее время активно застраивается. До сих пор связь с другим берегом осуществлялась посредством трех автомобильных мостов в черте города, которые давно не справляются с нагрузкой: на всех наблюдается постоянная пробка. Строительство автомобильной дороги по улице Абулкова обеспечит доступ транспорта с Засвияжского района (район Пески) в центральную часть города, минуя Пушкинское кольцо. Длина моста составит 210 метров, длина пролета – 30 метров, четыре полосы движения. В настоящее время проект находится на рассмотрении в Государственной экспертизе.

Также специалисты института продолжают разработку проектно-сметной документации в рамках реконструкции моста по ул. Минаева с подходами. Это одна из основных артерий города, а сам мост, который имеет 8 полос движения и соединяет близлежащие Засвияжье с центром, находится в предаварийном состоянии. В непосредственной

близости возводится новый жилой микрорайон, откуда организован единственный выезд на улицу Минаева – в одну полосу. Причем поворот налево запрещен, и, чтобы развернуться, весь поток уходит направо через 8-полосную автодорогу с двумя трамвайными путями посередине. Такая схема движения в рамках существующей инфраструктуры становится причиной часовых пробок. Разрабатываемый проект реконструкции моста предусматривает строительство двухуровневой развязки, которая позволит обеспечить беспрепятственный выезд и выезд с ул. Хлебозаводская и микрорайона УЛГУ во всех направлениях. Таким образом, транзитный трафик поедет мимо и в целом снизится напряженность для района. На сегодняшний день выполнена примерно половина проектной документации, в августе планируется отдать проект на экспертизу.

Наряду с этим уделяется внимание развитию транспортной инфраструктуры города Ульяновска. В целях разгрузки улично-дорожной сети разрабатывается проектная документация для дорог, опоясывающих новые микрорайоны, которые возводятся в рамках федерального проекта «Жилье». В частности, в стадии проектирования находится новая дорога, которая соединит активно застраиваемый микрорайон Новая Жизнь с улицами Автозаводской и Шоломова. Дорога будет полностью освещена в соответствии с современными нормами безопасности, на ней будут предусмотрены светофоры для регулирования движения. Основная сложность реализации подобных проектов – необходимость переноса большого количества инженерных коммуникаций, которых очень много в черте города, – водопровода, канализации, устройство ливневой канализации, перестройка освещения, контактной сети троллейбуса, газопровода, силовых кабелей. Каждая сетевая организация требует строгого соблюдения всех своих регламентов, процедур, оформления необходимой документации, что может затянуть сроки производства работ. Тем не менее уже к ноябрю проектировщики рассчитывают получить положительное заключение экспертизы.

Вот уже несколько лет проектная отрасль работает по новым требованиям, устанавливаемым техническим регламентом Таможенного союза. В 2018 году появились новые ПНСТ на производство асфальтобетонных смесей, а потому они были утверждены в качестве ГОСТов. В частности, новыми стандартами предусматривается проектирование составов асфальтобетонных смесей на новых фракциях щебня, норматива для которого нет в старой нормативной базе.

Для таких изделий и продукции законодательство предусматривает использование прайс-листов. «Это хоть какой-то выход, чтобы узнать объективную рыночную цену асфальта», – комментирует Сергей Чурбаков. – В то же время с металлом все стало гораздо сложнее, поскольку вся номенклатура есть в базе, а цена на него за последний год сильно выросла. На арматурную сталь, к примеру, в два раза. В этом случае корректнее было бы брать именно прайс-листы и рыночную цену, однако законодательство это однозначно запрещает – ведь в действующей базе цена на металл указана».

Необходимость проведения конъюнктурного анализа, конечно, призвана повысить точность определения сметной стоимости объекта, но и добавила работы проектировщикам. Если раньше возможно было найти в Интернете любых поставщиков и запросить у них цену, то сейчас необходимо предоставить дополнительную информацию о контрагенте – инициалы ответственного лица, адреса и телефоны, печати и подписи. При этом по каждой позиции требуются три прайс-листа, чтобы провести корректный анализ цен. Это существенно замедляет производственный процесс, между тем как сами сроки на проектирование в контактах не увеличиваются. В целом отрасль давно ждет перехода с базисно-индексного метода определения сметной стоимости на ресурсный. Сегодня это особенно актуально, ведь индексы-дефляторы, с помощью которых базисные цены 2000 года переводятся в текущий уровень цен, не успевают за инфляцией и конъюнктурным ростом цен на основные дорожно-строительные материалы.

Особенно остро эта проблема проявляется в проектах, где большая металлоемкость – в частности, в строительстве мостов, других искусственных инженерных сооружений. «Как строить, если денег, которые выделяют заказчики, не хватает даже на закупку материалов, не говоря уже о производстве работ и фонде оплаты труда? – интересуется Сергей Чурбаков. – При этом отказываясь от выполнения контракта с указанной максимальной ценой невозможно – за это тоже грозят санкции. Можно говорить о косности экспертных органов, но ведь у них тоже есть свои регламенты, которые четко прописывают, как оформляются и рассчитываются сметы на СМР». Получается замкнутый круг, разорвать который все же должен регулятор, подтолкнув к окончанию реформу ценообразования в строительстве.

Еще одна актуальная задача, которая стоит перед проектной отраслью, – это обязательное применение технологий информационного

моделирования начиная с 2022 года, и в частности, формирование информационной модели объекта капитального строительства, в том числе для объектов транспортной инфраструктуры, если на этот объект выделены бюджетные средства. «В теории звучит очень хорошо, но практического инструмента пока нет», – комментирует Сергей Чурбаков. – Прежде всего нас интересует вопрос выбора программного обеспечения. На сегодняшний день есть лишь американские и европейские аналоги, а отечественные разработки не учитывают специфику проектирования линейных сооружений. В то же время от регулятора не поступало никаких рекомендаций, а ошибаться в выборе не хочется, потому что стоимость содержания одного проектировщика достигает миллиона рублей в год».

Главное, что самим участникам рынка проектирования пока неясен смысл этого нововведения. Изначально суть создания информационной модели была в том, чтобы заказчик мог получать оперативный доступ к информации об объекте транспортной инфраструктуры для принятия управленческих решений. В теории также информационная модель нужна подрядной организации, которая занимается содержанием и ремонтом этого объекта, чтобы повысить эффективность его обслуживания. Однако именно такой цели достигнуть будет очень сложно, поскольку обучить специалистов, приобрести программное обеспечение и новое оборудование должны и подрядчики с заказчиками, а они пока этим не занимаются. Да и в самих подрядных контрактах пока нет строки о необходимости создания и ведения цифрового двойника. Так что пока проектные организации лишь собирают информацию о предстоящих изменениях в отрасли, нарабатывают собственные компетенции в этом вопросе, повышают квалификацию.

«Потребность в модернизации мостового хозяйства сейчас очень высокая, ведь только в Ульяновской области сотни мостовых переходов, и все они рано или поздно потребуют ремонта и капитального ремонта», – говорит Сергей Чурбаков. – К сожалению, сейчас проектная отрасль, как и многие другие, испытывает определенный дефицит кадров. Особенно не хватает главных инженеров проектов, сегодня это штучный товар. Тем не менее мы ответственно подходим к развитию предприятия, прилагаем максимум усилий для создания творческой и рабочей атмосферы в коллективе, даем возможность профессионального роста своим сотрудникам. Мы понимаем, как важны профессионалы в нашей отрасли – ведь впереди мостовиков ждет огромный объем работы».



Мост «Шевченко» (рендеринг)



Мост «Сельдь»



Директор ООО «Элитстрой»
Александр Алёшин

Основанная в 2009 году строительная компания ООО «Элитстрой» занимается ремонтом и строительством дорог как в Чувашии, так и в соседних регионах – Республике Марий Эл и Ульяновской области. За период своего становления компания зарекомендовала себя как надежный партнер, завоевав отменную репутацию. Благодаря своей оперативности и высочайшему качеству выполняемых работ ООО «Элитстрой» заняло лидирующие позиции, обеспечив себе участие в самых крупных и серьезных проектах.

Сегодня большое внимание уделяется реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги», в рамках которого наряду с основными транспортными артериями страны преобразуются главные проспекты и улицы российских городов. Ориентируясь на конкретный результат, ООО «Элитстрой» применяет самые современные технологии строительства, в результате чего население получает возможность пользоваться автомобильными дорогами идеального качества.

ООО «Элитстрой» выступает генеральным подрядчиком в рамках государственных и муниципальных контрактов нацпроекта «Безопасные качественные дороги» в Чувашской Республике, Республике Марий Эл, Ульяновской области. Все работы ООО «Элитстрой» выполняются качественно и в установленные сроки.

С 2014 года основным заказчиком работ в городе Ульяновске по нацпроекту БКД является Управление дорожного хозяйства и транспорта администрации города. За этот период были проведены работы по реконструкции и ремонту автомобильных дорог, таких, как Московский проспект, улиц 12-го Сентября, Богдана Хмельницкого, Шоломова, Ломоносова, Спасская, Радищева и многие другие.

В настоящее время в городе – прежде всего в Засвияжском районе – и в Ульяновской области вы-

Компетенции доказывать делом

Компания «Элитстрой» признана лучшей подрядной организацией в России

полняются большие объемы работ по ремонту автомобильных дорог.

Скажем, в этом году компания вела ремонт автомобильных дорог на Западном бульваре, улицах Автозаводской, Фруктовой города Ульяновска. В следующем году предстоят ремонтные работы на улицах Севастопольской и Самарской в том же Засвияжском районе Ульяновска.

Стремительное повышение уровня автомобилизации и транспортной активности населения напрямую влияет на состояние российских дорог – дорожный трафик в нашей стране увеличился в разы по сравнению с тем, что было три-четыре десятилетия назад.

Этот факт требует бесперывного изучения и внедрения новых технологий дорожного строительства, год от года развивающихся все более быстрыми темпами. Дорога сегодняшнего дня – это уже не просто выровненный участок земли с уложенным на него асфальтом.

Увеличение объемов работ и современные реалии требуют эффективного внедрения и управления инновациями, целью которых является обеспечение освоения новых технологий, материалов, конструкций, машин, механизмов и технических решений, направленных на повышение долговечности и обеспечение сохранности автомобильных дорог и искусственных сооружений, экологической безопасности, качества проектирования, строительства, ремонта и содержания дорог, и в конечном итоге достижения высоких показателей. По инновационной программе, за последние годы ООО «Элитстрой» приобрело в собственность новейшую строительную технику: мобильный перегружатель асфальта, передвижной асфальтобетонный завод в Чебоксарах мощностью 160 тонн смесей в час, такой же завод в Республике Марий Эл, асфальтобетонный завод Benninghoven MBA-2500/6 производительностью около 200 тонн в час в Ульяновске, также в собственности имеется мощная дорожно-строительная техника: дорожные фрезы, асфальтоукладчики, катки, автосамосвалы, экскаваторы, погрузчики, автогрейдеры,



битумовозы, автогудронаторы, геодезические приборы, современное весовое хозяйство, строительная лаборатория и т.д.

Входной контроль качества поступающих строительных материалов и сырья на соответствие требованиям действующих нормативных документов и пригодности их к применению в производстве ведется специалистами сертифицированной строительной лабораторией.

Высокая ответственность, четкое спланированная организация производственных процессов, грамотная инновационная политика позволяют компании сохранять мощный потенциал и доводить до совершенства свою работу. Результат этой работы – высокий качественный уровень объектов, соответствующих самым современным требованиям. Не случайно каждый новый проект на предприятии начинается с серьезной предварительной научно-технической проработки, а техническое оснащение компании позволяет решать самые сложные задачи.

Несомненно, залогом успеха компании является работоспособный высокопрофессиональный коллектив.

В ООО «Элитстрой» трудятся неравнодушные и преданные делу люди, одержимые искренним желанием быть полезными на своем месте.

Здесь не гонятся за сиюминутным успехом и быстрой прибылью – здесь стараются работать на достижение достойного результата, которым действительно можно гордиться! И именно таким и должен быть современный подход к делу.

Предприятие укомплектовано специалистами с высшим образованием с большим опытом в дорожной отрасли. Для совершенствования навыков и расширения кругозора в области профессиональной деятельности персонал предприятия своевременно направляется на обучение и курсы повышения квалификации. И это дает свои результаты.

Позтому сегодня мощности ООО «Элитстрой» позволяют выполнять строительные-дорожные работы собственными силами – более 3 млрд руб. в год.

Руководитель компании Александр Алёшин работает в дорожной отрасли с 2002 года. После окончания Московского автомобильно-

дорожного института (с 2010 года институт носит новое название – Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)) начал дорожным рабочим, производителем работ. За эти годы он ни разу не заставил руководство усомниться в ответственном и добросовестном отношении к порученному делу, надежности и порядочности.

Несколько лет назад он стал руководителем строительной дорожной организации и является одним из немногих молодых специалистов, чей карьерный рост обусловлен высоким профессионализмом, организаторскими способностями и умением ладить с подчиненными.

Александр Алёшин ценит инициативных специалистов и рабочих, бережет кадры, обладает умением поддерживать в коллективе доброжелательную атмосферу и добиваться при этом высоких производственных результатов.

ООО «Элитстрой» – одно из крупнейших и стабильных с точки зрения финансово-экономической деятельности предприятие, а потому его деятельность на виду. Очень важно, чтобы профессионализм работников предприятия, их желание осваивать новые технологии, стремление трудиться качественно способствовали осуществлению всех планов.

Как руководитель, Александр Алёшин постоянно совершенствует свои профессиональные знания, повышает квалификацию, изучает инновации в дорожном строительстве.

С момента своего создания компания придерживается неизменного правила: «Качество объектов должно быть безупречным».

ООО «Элитстрой» относится к непрерывно действующим организациям, приостановка деятельности которых невозможна по производственно-техническим условиям, а именно – является организацией в сфере дорожного хозяйства, осуществляющей деятельность по строительству и эксплуатации дорог. Таким образом, компания продолжала работу и на нее не распространялся режим «нерабочих дней» в 2020 году. Более того, ООО «Элитстрой» стало победителем Всероссийского конкурса «Дороги России – 2020» в номинации «Лучшая подрядная организация» в статусе «Динамично развивающаяся компания».

На церемонии награждения конкурса «Дороги России-2020» в номинации «Лучший организатор производства» победителем был признан Александр Владимирович Алёшин.





Строить, учиться, расти

Это кредо ООО «Стройцентр» помогает компании добиваться успехов



Генеральный директор
ООО «Стройцентр»
Сатеник Амраган

Еще несколько лет назад эта компания была малоизвестной дорожной организацией в Ульяновске и области, а сегодня стремительно набирает обороты и объемы, завоевывая достойное место на рынке дорожных работ. Достаточно сказать, что в 2017 году она была создана и начинала с ремонта дворовых территорий, а за прошедшие годы объемы выросли в несколько раз. Но Стройцентр не собирается останавливаться на достигнутом, намерен расширяться и осваивать новые виды деятельности.

Ульяновск этим летом напоминает большую строительную площадку. Здесь в крупных объемах ремонтируют дороги, меняют трамвайные рельсы, приводят в порядок дворы в различных микрорайонах города. Конечно, для многих жителей города это означает серьезные неудобства, но люди понимают: все это делается для их же блага.

Благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги» в Ульяновске в этом году обновят 22 участка дорог. Этим занимаются несколько городских организаций, в том числе и ООО «Стройцентр».

Как мы уже говорили, компания начинала свою деятельность в дорожно-строительной сфере в 2017 году с ремонта дворовых территорий и ямочного ремонта в Ульяновске. Но со временем нарабатывался опыт, укреплялись и расширялись связи с заказчиками и партнерами, осваивались новые технологии и материалы. И постепенно пришло понимание, что компания способна на большее.

Как вспоминает сегодня основатель Стройцентра Грайр Норемян, очень помогли поначалу коллеги-дорожники:

– Помогали советом, рекомендациями специалистов, техникой и т. д. Мы работали вместе с опытными людьми, учились у них, перенимали все полезное. Начинать же работать с простого – асфальтировали тротуары, работали во дворах. Эти работы сильно отличаются от обычного ремонта дорог. При их проведении приходится тесно взаимодействовать с жильцами: от решения вопроса со стоянкой машин, мешающих производству работ, до пожеланий жильцов, иногда прямо противоположных. Так, одни жители просят сделать дополнительные парковочные места, другие – оставить зеленую зону под будущую детскую площадку.

Работы приходится выполнять быстро и качественно, так как в случае затянувшегося ремонта неизбежны жалобы жильцов в различные инстанции, от заказчика (МБУ «Стройзаказчик») до депутатов и прокуратуры. В приемке этих работ, помимо представителей заказчика и подрядчика, участвуют старшие по домам, депутаты, общественники.

С прошлого года уже начали заниматься ремонтом улиц. Много работали в Новом городе, – рас-

сказывает Грайр Норемян. – Новый город, или район Авиастроителей, – микрорайон в восточной части Заволжского района Ульяновска. Сделали здесь очень много дорог. В течение двух лет планируем полностью отремонтировать здесь дороги, если будет нормальное финансирование. Теперь у нас два асфальтобетонных завода по обе стороны Волги, 120 единиц различной дорожной и строительной техники. Потенциал значительно вырос, и можно ставить перед компанией более сложные и масштабные задачи.

В 2020 году Стройцентр выполнял ремонт дорог в Заволжском, Засвияжском и Ленинском районах (заказчик – управление транспорта и дорожного хозяйства администрации Ульяновска). Для общества это был огромный опыт, поскольку с подобной задачей ранее сталкиваться не приходилось.

Постепенно компания стала расширять географию своего присутствия: опробовали свои силы в близлежащих районах области. Скажем, занимались ремонтом дорог в Чердаклинском, Старомайском, Тереньгульском районах, а также в Димитровграде. В этом году основные объемы работ – на ремонте дорог и дворовых территорий в Ульяновске, а также ремонте дорог в ряде районов области.

Сегодня Стройцентр, помимо всего прочего, является основным поставщиком асфальтобетонной смеси для родственных предприятий Ульяновска. За все время сотрудничества со стороны заказчиков не было претензий к качеству произведенной продукции, что обеспечивается не только тщательным выбором поставщиков материалов (щебня, битума, минерального порошка и др.), но и контролем продукции со стороны лаборатории, оснащенной современным оборудованием и кадрами, постоянно повышающими свою квалификацию.

Для того чтобы исполнить взятые на себя обязательства, пришлось закупить дополнительные единицы спецтехники, дооснастить лабораторию, приобрести геодезические приборы, наладить поставки лучших строительных материалов. Все это происходило в период пандемии коронавируса COVID-19, когда многие поставщики, исполнители сопутствующих услуг вынужденно закрылись.

На сегодняшний момент у нас сформировался постоянный состав коллектива, – продолжает Грайр Норемян. – В основном это механизаторы, водители, машинисты различной техники – люди сравнительно молодые, амбициозные. Однако на летний сезон, со значительным увеличением объемов работ, привлекаем около 60 человек из Армении. Это тоже специалисты-дорожники, которые трудятся на наших объектах. Они с нами работают уже несколько лет, мы доверяем друг другу. Мы уже подумываем о строительстве гостиницы или общежития для них, благо территория, занимаемая сегодня компанией, позволяет. Для закрепления профессионалов в штате компании думаем брать кредиты, строить или выкупать квартиры и выделять их специалистам. Естественно, под гарантии отработать сколько-то лет в компании. Считаем, что это должно способствовать закреплению кадров.

Сейчас парк техники значительно увеличился. У нас есть асфальтоукладчик, две фрезы, 12 катков, 12 погрузчиков и другие машины. В этом году взяли в лизинг самосвалы, погрузчик. По национальному проекту «Безопасные качественные дороги» в этом году должны освотить около 200 млн руб. на четырех улицах. Фрезеруем, укладываем асфальт, делаем ливневку, освещение, разметку.

Мы предлагаем городским властям передать нам на содержание те объекты, где мы работали на



ремонте и реконструкции, – улицы, дворы и т. д. Это же выгоднее, чем передавать их из рук в руки, получая обратно с неизвестным результатом. А мы, потратив деньги на ремонт или реконструкцию, уж проследим, чтобы качество нашей работы сохранялось как можно дольше. Это и в наших интересах, и, уверены, в интересах города.

Каким же видится руководителем Стройцентра будущее компании?

– Пока в наших планах развивать то, что есть, накапливать силы, оттачивать технологию, – считает Грайр Норемян. – И с умом перенимать опыт лучших предприятий отрасли. Познакомился недавно с одним предпринимателем в соседнем регионе, и меня поразила организация работы на его предприятии, чистота, порядок, дисциплина. Хозяйство у него большое: три АБЗ, производство минерального порошка, масса техники, серьезная ремонтная база, многое другое. А людей практически не видно. Все автоматизировано, компьютеризировано. Чуть ли не бо́льшая чистота. Нам еще расти до такого уровня. И многому предстоит научиться. Но мы прилежные ученики...

Сегодня на торгах мы берем открытостью, именно стремлением

учиться, расти профессионально. Репутацию нам еще предстоит зарабатывать. Благо есть у кого учиться. Особенно это становится понятно, когда знакомимся с передовыми дорожными предприятиями, об одном из которых я упомянул.

Мы не стоим на месте и постоянно находимся в поисках лучших решений, оптимизации деятельности: от автоматизации асфальтобетонного завода до налаживания бизнес-процессов с целью скорейшего и правильного решения того или иного вопроса.

В планах – выйти на новые виды деятельности, в том числе по обслуживанию автомобильных дорог. Мы понимаем, что для этого необходима современная техника, квалифицированные специалисты, налаженные процессы организации труда – от получения заявки на выполнение работ до ее конечного исполнения.

Генеральный директор компании «Стройцентр» Сатеник Амраган:

– Мы всегда выполняем свои гарантийные обязательства. Эта надежность компании – одна из сильных ее сторон. И мы развиваемся, несмотря на сложности. Планы большие, и мы намерены их реализовать. Речь идет не только о дорожных работах. Мы поставляем на

предприятия города асфальт высокого качества и думаем увеличивать объемы таких поставок, тем более что темпы и масштабы дорожных работ и работ по благоустройству нарастают. Уже подписан контракт на 20 тыс. тонн асфальта для предприятия, занимающегося ямочным ремонтом. Готовится еще один. Кроме того, мы поставляем битум, битумную эмульсию и другие материалы, пользующиеся спросом. К примеру, начинает работать установка по производству полимерно-битумного вяжущего производительностью 10 тонн в час, что тоже имеет устойчивый спрос. Пока мы будем делать только для себя, но на следующий год планируем продавать всем желающим. И непременно осваивать все новое и передовое, что появляется в нашей отрасли. Словом, учиться, учиться и учиться. Без этого сегодня никак нельзя. Остановиться в своем развитии, посчитав вдум, что ты достиг желанных вершин, – значит отстать от конкурентов и просто от жизни.

Кстати, в офисе компании на видном месте в красивой рамочке висит цитата неизвестного автора (или приписываемая многим известным): «Будущее зависит от того, что ты делаешь сегодня». Правильные слова. С ними невозможно спорить...



Ульяновский «управдом»

Его функции в городе выполняет Дорремстрой



Директор МБУ «Дорремстрой» Владимир Чумуркин

А точнее его надо бы назвать, наверное, «управгород». Но горожане привыкли к «управдому», и чаще всего Дорремстрой называют именно так.

Оно и понятно. Основная обязанность управдома – обеспечение технической эксплуатации дома в соответствии с требованиями нормативных актов в области жилищно-коммунального хозяйства. Управдом по должности возглавляет службу эксплуатации жилого здания, состоящую из электрика, сантехника, дворника, уборщика, диспетчеров, работников парковки и прочих технических работников службы эксплуатации. Также он контролирует соблюдение работниками службы эксплуатации должностных обязанностей, правил внутреннего трудового распорядка, вышестоящих норм и правил. В общем, отвечает за нормальную жизнь вверенного ему объекта.

И Дорремстрою удается с этим вполне успешно справляться в масштабах города.

Год назад директор муниципального бюджетного учреждения «Дорремстрой» Владимир Чумуркин стал лауреатом Всероссийского конкурса «Лучшие руководители РФ», заявки на участие в котором подали более 30 тыс. человек. По итогам конкурса был назван 81 победитель.

Высокая исполнительская дисциплина, умение работать в условиях сжатых временных рамок позволяют Владимиру Чумуркину на высоком профессиональном уровне, своевременно и качественно решать поставленные задачи. Это было отмечено при вручении ему диплома победителя. Им сформирован работоспособный коллектив, эффективно выполняющий возложенные на него функции по содержанию более тысячи километров улично-дорожной сети Ульяновска.

Конечно, основная задача Дорремстроя – содержать в проезжем состоянии городские дороги. А это и ямочный ремонт, и чистка дорог и дворовых пространств от снега, и обработка противогололедным

материалом, а кроме того – чистка ливневой канализации, мойка отбойников и остановок общественного транспорта, покраска мостов и путепроводов и много чего еще. К примеру, в это жаркое лето машины Дорремстроя регулярно увлажняли городские улицы и дороги.

При нагреве во время жаркой погоды асфальт становится эластичным, проезд большого количества тяжеловесного транспорта может образовывать колею. Чтобы этого не происходило, мы охлаждаем дороги, поливая их водой. Один поливочный автомобиль за раз принимает девять кубометров воды. За смену каждый водитель совершает 4–5 рейсов в районах города и 6–7 рейсов в центре Ульяновска, – пояснил заместитель директора МБУ «Дорремстрой» Сергей Рябов.

Вообще же весной и летом у «управдомов» – самая работа. Сезон начинается в апреле, чтобы к майским праздникам привести город в нормативное состояние. Ежедневно до 100 единиц техники привлекаются для различных работ в городе. Это и ремонт горячим асфальтом, и приведение в порядок дорожного полотна струйно-инъекционным методом, промывка ливневой канализации канавопромывочной машиной и илососом, грейдирование грунтовых дорог, мойка и дезинфекция остановок общественного транспорта. А еще идет повсеместная очистка дорожного полотна с помощью поливочных машин и автопылесосов, покраска бордюрного камня и многое другое.

До 18 бригад работают на карточно-ямочном ремонте в этот сезон. На сегодняшний день карточно-ямочный ремонт произвели на улицах высшей, 1-й и 2-й категорий, остались дороги 3-й и 4-й категорий, то есть пригород и частный сектор. Также работают по предписаниям ГИБДД, управления дорожного хозяйства и транспорта, по поручениям губернатора и главы города, по наказам избирателей и по программе «Инцидент менеджмент» в социальных сетях, где обсуждаются различные городские проблемы.

Ежедневно ремонт осуществляется по плану на нескольких улицах. Например, по плану на 22 июня ремонтировали тротуары на улицах Орлова, Александра Невского, Полбина, проезжую часть по улице Каштанкина и переулку Вишневого. Еще более чем на десяти участках дорог – на улицах Немировича-Данченко, Красноармейской, Радищева, 1-м, 2-м и 8-м Инженерных проездах, в Карлинском, Подгородной Каменке, Лесной Долине и дороге в поселке имени Карамзина – для заделывания трещин на дорогах использовался струйно-инъекционный метод. Всего Дорремстрой вывел на улицы Ульяновска в этот день 96 единиц различной техники.



Начальник управления транспорта и дорожного хозяйства администрации Ульяновска Валерий Художиков и заместитель директора МБУ «Дорремстрой» Сергей Рябов на одном из объектов

К сожалению, техника в основном уже в достаточно преклонном возрасте, и часто требуются серьезные затраты на ее ремонт. Ведь Дорремстрой работает в круглосуточном режиме в зимний и летний периоды.

При этом коммунальщики стараются использовать новые технологии, новые материалы, чтобы дороги города были и качественнее, и долговечнее. В прошлом году закупили битумозаливщик, чтобы трещин в дорожном полотне было меньше. Приобрели рециркуляторы – установки для ямочного ремонта. Используются технологии холодного и литого асфальта. На базе «КамАЗа» создана установка для ремонта дорог струйно-инъекционным методом.

Как объяснил Владимир Чумуркин, «мы следим за инновационными технологиями. В Ульяновске, к примеру, применяется щебеночно-мастичный асфальтобетон. Он уже зарекомендовал себя высокими эксплуатационными показателями. Но это в основном там, где проводится капитальный ремонт.

Серьезным испытанием для работников Дорремстроя стала минувшая зима. По некоторым данным, в отдельные дни осадков выпадало на треть больше нормы. Коммунальщики работали в эти дни, можно сказать, без сна и отдыха. К тому же им передали на обслуживание дополнительно около 350 км тротуаров и проездов. А парк техники у Дорремстроя хоть и увеличился, но пока не дотягивает до норматива.

Кстати, кадровая проблема остается, пожалуй, самой острой для руководителей коллектива. Как объяснил заместитель директора МБУ Сергей Рябов, комплектность кадров сегодня (на конец июня) – 80%.

Остро требуются десятки водителей грузовых автомобилей, погрузчиков Bobcat, а также машинисты автогрейдера, трактористы, уборщики территорий и т. д. и т. п.

Причина, по мнению Сергея Рябова, в том, что многих ульяновцев не устраивает режим работы предприятия:

– С набором персонала трудно: все молодые хотят трудиться в офисах с кондиционером, и мало кто соглашается на работу по содержанию в порядке города – круглогодично, при любой погоде, в любых условиях. Ведь у нас бывает так: несколько дней зимой идет снег, в том числе и в выходные. У нас в это время самая работа. И не все готовы ломать свои планы, выходить и работать, несмотря на то, что другие отдыхают. Механизаторы зарабатывают гораздо больше средней зарплаты по Ульяновску. И вообще тому, кто хочет зарабатывать, мы даем такую возможность, было бы желание.

Как решать эту проблему? Самый простой путь – повышение уровня заработной платы и закупка новой техники. В перспективе у нас – приобретение около 20 единиц новой техники для уборки и содержания улиц города. На новых, более комфортабельных, с массой рабочих облений, облегчающих работу машинистам молодым интереснее работать. Пока же мы закупаем преимущественно отечественную технику, которая зачастую во многом уступает импортной.

И тем не менее костяк коллектива держится. Раньше, как объяснил Сергей Рябов, многие работали семьями, отец и сын, братья. Здесь старались, к примеру, отца и сына определять на одну машину. Такой подход себя всегда оправдывал, уход и содержание машины были на высоте. И сегодня опора предпри-

ятия – братья трактористы Сибиряков – Рафик, Файль и Шавкат Шамилевичи, дорожные рабочие Горячевы – Петр Иванович, Мария Николаевна и Олег Петрович, машинист автогрейдера Николай Николаевич Иванов, водители погрузчика Фарид Касымович Санатуллоев, Сергей Михайлович Зайцев и Александр Григорьевич Николаев, слесарь аварийно-восстановительных работ Алексей Александрович Ухов, водители КамАЗов Виктор Михайлович Толкач, Сергей Викторович Варченко, Шаукат Рифкатович Идрисов, Андрей Евгеньевич Косюлин и другие. Трудовой стаж многих из них насчитывает десятки лет, все они преимущественно трудятся в МБУ «Дорремстрой» практически со дня его основания.

Как заявил и. о. главы города Дмитрий Вавилин, в городской администрации введена должность первого заместителя по жизнеобеспечению. Руководитель города объяснил, что, судя по результатам опросов, ульяновцев прежде всего волнуют проблемы благоустройства, работа транспорта и ремонт придомовых территорий. А это именно то, чем занимается Дорремстрой. И значит, появляется надежда, что многие проблемы коммунальщиков будут решены, а трудностей станет меньше. В конце концов, именно от них во многом зависит, каким станет город для его жителей и каким его увидят многочисленные туристы – чистым, благоустроенным и красивым...



Проект Авиастроителей – ремонт дождеприемного колодца



Ремонт, Левобережье



Красивый город — наша работа

Так утверждают работники Центра благоустройства и озеленения

Ульяновск более полувека имеет репутацию одного из самых зеленых городов Поволжья. В этом немалая заслуга работников Городского центра по благоустройству и озеленению.

Свое название организация получила только в 2011 году, а зарождалось все еще в далеком 1913-м. Тогда в Симбирске был создан питомник по выращиванию деревьев и кустарников для укрепления волжских косогоров и защитных полос на полях.

Основная задача, для выполнения которой был создан центр, — содержание зеленых насаждений в городе, в его парках, скверах и на бульварах.

— Собственно, мы занимаемся содержанием всех общественных пространств города, — говорит директор центра Геннадий Моргунов.

Работаем по муниципальному заданию, под нашим патронажем — 250 гектаров зеленых насаждений на 138 объектах: парки, скверы, бульвары, то есть весь зеленый комплекс площадью 27 тыс. кв. метров. Благодаря этому ежегодно мы в городе высаживаем около 1 млн цветов 40 сортов, в основном однолетних, на 115 клумбах. Нашим посадочным материалом на коммерческой основе пользуются и соседние регионы: Самарская область, Татарстан, Мордовия, Чувашия и т. д.

Официально озеленительный период начинается с 15 апреля и заканчивается 15 ноября, но в зависимости от погодных условий сдвигается в ту или иную сторону.

Главные виды работ в это время — посадка деревьев и кустарников, посев газонов, высаживание цветников.

В первую очередь восстанавливаются существующие посадки взамен погибших или поврежденных по тем или иным причинам. Проводится ревизия существующих насаждений вдоль улиц, магистралей, в скверах, на бульварах и в парках, определяется необходимое количество посадочного материала, породный состав.

Основные породы, высаживаемые в городе, — ель голубая и обыкновенная, липа мелколиственная, ясен зеленый, рябина обыкновенная, тополь пирамидальный, каштан конский, клен остролистный и гиннала, черемуха виргинская, ива плачущая, из кустарников — спирея серая, ниппонская, японская, чубушник вечноцветущий, пузыреплодник красностолбчатый, сирень обыкновенная и венгерская, можжевельник казацкий. От посадок берез стали уходить, так как они плохо переносят жаркое лето.

Посадка производится в установленные сроки — до начала сокодвижения (апрель-май) и осенью, после листопада (сентябрь-октябрь).

Саженьцы деревьев и кустарников уже высаживались весной этого года по улицам Гончарова, Минаева, Репина, в парке Дружбы народов, на улице Локомотивной, проспекте Галя, по улицам Автозаводской, Октябрьской, в новом микрорайоне Юго-Западный по улице Камышинской, на проспектах Ливанова, Столыпина, улице Волжской, Димитровградском шоссе, проспекте Ульяновском. Оставшиеся по плану древесно-кустарниковые культуры будут высажены осенью 2021 года.

Весной, летом и осенью бригады ежедневно собирают с газонов случайный мусор, очищают их от листьев, вывозят мусор, ремонтируют и красят садовые диваны, урны, ограды.

Большое внимание в городе уделяется цветочному оформлению: цветники украшают улицы, скверы и парки, привлекают внимание



На фото справа налево: директор городского центра по благоустройству и озеленению Геннадий Моргунов, начальник участка «Цветоводство» Ольга Семагина показывают гостю из Нидерландов теплицу хозяйства

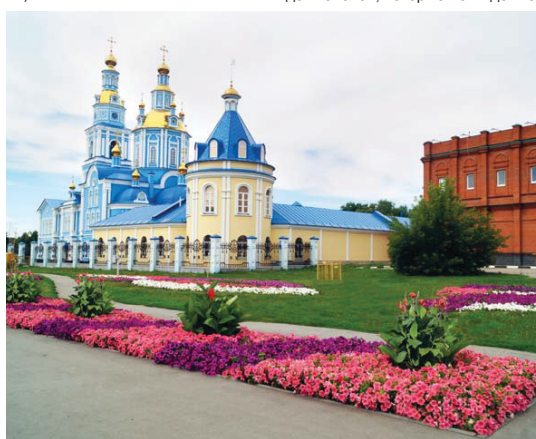
жителей и гостей города, создают праздничный вид.

В особо значимых местах города в этом году установлены элементы вертикального цветочного оформления, зеленые и топиарные фигуры, хвойные деревья в керамических кашпо и деревянных кадках, уличные двухсторонние скамейки (диваны-шезлонги), всего 276 единиц.

— Мы же еще и памятники приводим в порядок, — говорит Геннадий Моргунов. — Их в городе много — свыше 300 памятных объектов в сводном списке объектов культурного наследия. Это не только скульптуры, но и мемориальные и памятные доски, малые архитектурные формы и другое. Улицы города хранят память о многих известных людях, в числе которых Александр Суворов, Николай Карамзин, Иван Гончаров и другие. Наряду с монументами историческим личностям, привлекают для туристов и памятники современным, творческим, оригинальным, порой даже уникальным. Прогуливаясь по Ульяновску, можно встретить гранитный памятник букве «Е», диван Обломова с домашними тапочками, Симбирского водовоза, студенческую «халву», ветровой орган.

В рамках программы «Ульяновск — литературный город ЮНЕСКО» разработаны различные варианты паркетов, стилизованных под логотип ЮНЕСКО с литературной тематикой, портреты поэтов, литературных героев с оформлением из мраморной крошки и цветов.

В этом году изготовлен и установлен трафаретный макет из инертных материалов портретов Александра Пушкина, Сергея Есенина и знака «Ульяновск — литературный город ЮНЕСКО» (на улице Минаева на откосах у Дома техники).



В Центре очень мощный дизайнерский отдел. Клумбы в городе не повторяются, чем здесь очень гордятся. Дизайнерами центра разработаны эскизы новых цветников в сквере «Эспланада» на улице Промышленной, на проспекте Нариманова (напротив завода «Искра»), миксбордер на Московском шоссе, розарий и цветники в парке «Семья», разработаны новые ковровые рисунки на цветнике у мозаичного бассейна на площади В.И. Ленина и цветник у малого фонтана на бульваре Новый Венец, а также малые архитектурные формы «Бабочка» для цветника у Императорского моста и многое другое.

Продолжается работа по изготовлению и установке паркетов — специальных платформ для кратковременного отдыха, которые включают в себя скамейки, столы и другую подвижную мебель, оформленные небольшими газонами, цветниками, деревьями и кустарниками в кадках, однолетними, многолетними и злаковыми растениями.

В рамках Федерального проекта «Формирование комфортной городской среды» ведется дальнейшая работа по расчистке территории парка Дружбы народов от поросли и мелколесья, удалению аварийных, самосевных и малопценных пород деревьев, посадка новых древесно-кустарниковых культур, высаживание цветников и благоустройство парка в целом.

Проблема — тополя, считают в центре, точнее, их пух. В свое время, когда город только строился, тополя массово высаживали для санитарно-защитных зон предприятий. Потом их начали высаживать и в городе. Сегодня это бич. Тополя стараются заменять на деревья, которые можно подвергать формовке. Например, ясен, клен, восемь видов тополей, которые не выделяют



пух, — китайские, пирамидальные и т. д. Много цветущих кустарников — жасмин, сирень сортовая, акация и т. д. И кустарник, который можно использовать в виде живых изгородей, — барбарис, боярышник.

Еще одна проблема города — старые деревья. В Ульяновске более 25 000 старовозрастных деревьев, из которых 6445 обследованы и требуют сноса или обрезки уже в этом году.

По мнению директора МБУ «Городской центр по благоустройству и озеленению г. Ульяновска», это вполне посильная задача. Большая часть работ будет исполнена в осенне-зимний период 2021 года, в не вегетационный период, когда можно будет производить глубокую обрезку деревьев, направив на это все силы, освободившиеся от озеленения.

Обследование зеленых насаждений проводится на основании обращений, поступивших в МБУ «Городской центр по благоустройству и озеленению г. Ульяновска» от управления ЖКХ и благоустройства, от жителей города, администраций районов, депутатов городской думы; поручений главы города и правительства Ульяновской области, а также в рамках реализации программ «Комфортная среда» и «Безопасные качественные дороги». В результате обследования определяется принадлежность и степень аварийности заявленного дерева, а также виды и объемы работ, в том числе снос, обрезка (омолаживающая или формовочная) или санитарная вырезка веток. Из заявок формируются муниципальные задания. На выполнение работ по сносу и обрезке деревьев в соответствии с муниципальным заданием оформляется поручочный билет. Только после всей этой процедуры можно приступать к сносу деревьев.

При этом не во всех случаях требуется срубить ствол дерева, зачастую дерево подвергают глубокой обрезке веток, которая производится только осенью и весной, когда да зеленое насаждение находится в состоянии покоя. Некоторые деревья требуют к себе особого внимания. Бывает, что на работу с одним только мощным деревом уходит несколько дней. Особенно труден снос высоких старовозрастных тополей, высота которых порой достигает 35 метров. Для такого вида работ требуется специальная 30-метровая вышка.

— По служебным делам не раз бывал во многих городах, и не только России, — поделился Геннадий Моргунов. — И без лишней скромности могу сказать: нам есть чем гордиться. Наши парки, скверы и другие общественные пространства выглядят очень достойно. При формировании комфортной городской среды у нас полным ходом — три года подряд — идет реконструкция общественных пространств. В каждом районе с учетом мнения жителей выбираем место, которое будем приводить в порядок и делать центром всего района. Наша визитная карточка — парк Дружбы народов на волжском косогоре, который примыкает к Ленинскому мемориалу. Он так назван потому, что в строительстве и обустройстве парка принимали участие архитекторы, скульпторы и садовники из 15 союзных республик. Пока закончен первый этап — 10 гектаров. А вообще там огромный парк — 36 гектаров. Всех своих гостей непременно вожу сюда. Именно здесь, где открывается завораживающий вид на Волгу, становится очевидным, какой красивый у нас город! И это повод гордиться, что таким делаем его именно мы...



Комфорт и безопасность

Основные требования в работе ПАТП–1

Для деятельности АО «Пассажирское автотранспортное предприятие № 1» города Ульяновска характерны те же проблемы, что и у родственных организаций в любой точке страны: сложности с обновлением подвижного состава, кадровый вопрос, падение доходов, рост конкуренции со стороны частных транспортных компаний.

С начала этого года специалисты Центра управления регионом проанализировали и направили в профильное ведомство 773 обращения по вопросам работы общественного транспорта города. 248 из них связаны с нарушением графика движения.

Тут надо отметить, что в городе, если не считать электропоезда, работают 20 перевозчиков, причем 19 из них частные, на которых приходится более 80% перевезенных пассажиров. Остальная доля принадлежит АО «ПАТП–1» (80% – в собственности региона, 20% – в собственности Ульяновска).

Это предприятие в общей сложности обслуживают 33 автобусных маршрута: 8 городских, 9 пригородных, 6 междугородных и 10 сезонных садоводческих, на которых ежедневно в среднем выполняются около 380 рейсов. Общая протяженность пассажирской маршрутной сети, обслуживаемой АО «ПАТП–1», составляет более 5200 км. Автобусный парк насчитывает 138 автобусов различной вместимости.

Предприятие работает по регулируемому тарифу, получая субсидии из бюджета. Не в полной мере, но тем не менее. Скажем, себестоимость перевозки одного пассажира автобусом ПАТП – 52 руб., а тариф, установленный в городе, – 19 руб.

В последнее время в городе идет оживленная дискуссия, что же делать с общественным транспортом, чтобы он отвечал ожиданиям и требованиям ульяновцев. Некоторые, наиболее радикальные, предлагают вообще сделать весь транспорт муниципальным, ликвидировав частный бизнес в этой сфере как класс.

Правительство Ульяновской области намерено совершенствовать работу частных перевозчиков в сфере общественного транспорта, установив штрафные санкции за нарушение расписания движения и невыход автобусов на маршруты. Законопроект распространяется только на перевозчиков, которые работают по нерегулируемому тарифу, то есть исключительно частников.

Такое требование вызывает массу вопросов, прежде всего с точки



Генеральный директор АО «ПАТП–1» Михаил Рожков

зрения антимонопольного законодательства.

Перевозчики же предлагают разработать целевую программу по развитию общественного транспорта в Ульяновске, где на равных условиях перевозкой пассажиров будут заниматься и муниципальные предприятия, и другие юридические лица и индивидуальные предприниматели. Такой подход будет справедливым, уверен и генеральный директор АО «ПАТП–1» Михаил Рожков. Именно равные условия для всех участников рынка транспортных услуг необходимы прежде всего.

Такого же мнения придерживается и начальник управления транспорта и дорожного хозяйства администрации Валерий Художников. Он утверждает, что нет ни одного региона, в котором бы абсолютно весь транспорт был в муниципальной собственности, и стремиться к этому пока нецелесообразно. Первоочередной задачей, по его словам, сейчас является переход на регулируемые тарифы: маршруты с наименьшей собираемостью будут работать по социальному «прайсу» в 19 руб., а затраты перевозчикам компенсируют субсидиями из бюджета. В ближайшее время будут проведены торги по маршрутам № 91, 12 и 36 на сумму 20 млн руб.

По сути, речь идет о модной сейчас системе брутто-контрактов, то есть стремлении пере-

вести весь общественный транспорт на контрактную систему с бюджетным субсидированием независимо от формы собственности. Субъект Российской Федерации, а чаще орган местного самоуправления за счет бюджета региона или города закупает весь необходимый объем услуг городского пассажирского транспорта общего пользования у частных предпринимателей. То есть за деньги бюджета города закупается определенный объем авточасов, по которым предприниматели, владельцы транспорта осуществляют движение своих автобусов по маршрутной сети города. Пассажиры при этом оплачивают каждый свою поездку, а эти деньги собираются и передаются обратно в бюджет города.

Однако здесь есть весьма существенная проблема: не всегда реальные доходы будут сопоставимы с планируемыми. При неблагоприятном стечении обстоятельств, например, при снижении пассажиропотока из-за пандемии, собранных средств может оказаться значительно меньше, чем денег, потраченных на закупку транспортного средства. И этот разрыв, очевидно, необходимо будет покрывать из того же бюджета. Кроме того, и самим перевозчикам придется изыскивать заемные средства, брать кредиты в банках для того, чтобы начать перевозочный процесс.

Муниципальному транспортному предприятию Ульяновска в этом смысле несколько легче. К примеру, как рассказал генеральный директор АО «ПАТП–1» Михаил Рожков, еще несколько лет назад одной из острых проблем был морально устаревший и физически изношенный подвижной состав, что вело к высоким эксплуатационным расходам. Коэффициент использования парка не превышал 0,38. Поддержание в работоспособном состоянии и выпуск на линию изношенных автобусов требовал от предприятия повышенных эксплуатационных затрат, ухудшая и так не блестящее финансовое состояние. Скажем, в 2018 году затраты на техническое обслуживание и ремонт автобусного парка превысили 8 млн руб.

За счет участия предприятия в проектах по обновлению общественного транспорта в последние годы были приобретены 60 автобусов среднего класса марки СИМАЗ, производство которых налажено в Ульяновске. При этом удалось повысить показатель коэффициента использования парка до среднеотраслевых значений – 70–80%. С линии были сняты морально и технически изношенные автобусы. Благодаря обновленному автобусному парку сократились расходы на его содержание (в прошлом году они составили 3,5 млн руб.). Предприятие теперь имеет возможность брать на обслуживание новые городские автобусные маршруты.

Кроме того, «ПАТП–1» перешло на электронную систему оплаты проезда с использованием валидаторов. Это позволило обеспечить персонализированный учет перевозки льготных категорий граждан и организовать безналичный прием оплаты проезда с банковских карт пассажиров.

Однако в последние годы обострилась кадровая проблема. Сейчас предприятию не хватает водителей. И это при том, что зарплата водителя в среднем по предприятию составляет 34 тыс. руб. Не хватает и кондукторов. Как объяснила первый заместитель генерального директора АО «ПАТП–1» Людмила Кубрина, сейчас некоторые водители работают вообще без кондукторов. Это неудобно, автобус приходится долго стоять на остановке, пока водитель обеспечит билетами всех пассажиров.

В прошлом году пришло много молодежи, что не может не радовать, – говорит Людмила Викторовна. – За счет этого удалось несколько снизить средний возраст работающих. Однако молодежь закрепляется плохо. Из тех, кто пришел к нам в прошлом году, осталась примерно половина. Что не устраивает? Прежде всего сложность работы, ее режим, строгие требования к дисциплине. К этому многим трудно привыкнуть. Это проблема для многих транспортных, да и не только транспортных предприятий. Что же делать? Изменить отношение к профессии. Прежде всего за счет оплаты труда. Нужен более требовательный подход к обучающимся. Но проблема в том, что после того, как мы выучим этого человека, он уходит в частную компанию, потому что там выше заработки и легче работа. При этом предприятие теряет и подготовленного работника, и затраченные на это средства. Кроме того, многие уезжают в другие города, потому что там заработки выше.

Водители городских автобусов у нас раньше уходили на пенсию, получая при этом все полагающиеся выплаты и компенсации. А многие после достижения пенсионного возраста остаются трудиться. Но чаще всего, с учетом самочувствия, переходят на другую работу на предприятии. В прошлом году ушел на пенсию в возрасте 76 лет водитель с пригородного автобуса. Ушел, что называется, в полном здравии. Мы можем уверенно утверждать это, потому что водители проходят регулярный предейсовый осмотр, и к нему вопросов не было...

А безопасность и комфорт – главные требования пассажиров к работе общественного транспорта. Они же, эти требования – основа деятельности пассажирского автотранспортного предприятия.

Сейчас, судя по всему, Ульяновск на пороге серьезных изменений в транспортной политике, в реформировании всей транспортной инфраструктуры. Во всяком случае многие наши собеседники связывают свои надежды на это с тем, что в городе новый глава администрации – Дмитрий Вавилин. В его биографии – опыт работы начальником отдела развития транспортного комплекса министерства транспорта и дорожного хозяйства, министром промышленности, строительства, жилищно-коммунального комплекса и транспорта Ульяновской области. Он уже назвал решение транспортной проблемы города одним из приоритетов своей деятельности. Так что надежды транспортников вполне обоснованы...





В отличие от многих городов России в Ульяновске электротранспорт – в числе фаворитов. Это не раз подчеркивали городские власти. Да и сами транспортники считают, что трамвай, имея высокую провозную способность, эффективно использует ограниченные территориальные ресурсы города. Одна трамвайная линия по количеству перевезенных пассажиров сопоставима с несколькими полосами автомобильной дороги. Обособление линий и приоритет в движении позволяют трамваю увеличить маршрутную скорость и уменьшить время поездки. К слову сказать, 60% трамвайных линий в Ульяновске (100 из 130 км) – обособленные, что дает им немалое преимущество. Поэтому городские власти уже несколько лет закладывают в бюджет средства на обновление подвижного состава и ремонт путей.

Совсем недавно работники электротранспорта города отметили две важные даты – 65-летие открытия трамвайного и 45-летие троллейбусного движения в городе. Ульяновск – один из тех городов, где смогли сохранить трамвайное и троллейбусное движение. Предприятие под началом муниципалитета – это гарантия стабильности перевозок пассажиров, некий скелет прочности жизнеобеспечения областного центра.

Как мы уже отметили, в последние годы в городе идет активная замена старых, отслуживших свой срок трамваев (а средний возраст их составляет около 25 лет) на новые, более современные и комфортные. Например, в 2018 году был получен из Москвы на безвозмездной основе 41 трамвай, в том числе 11 низкопольных, а в 2020 году – 29 новых современных низкопольных трамвайных вагонов модели 71-911 ЕМ «Львенок». Получили в прошлом году новый подвижной состав – трамваи «Львенок» – на условиях софинансирования: 60% оплачивал федеральный бюджет, 40% – региональный. Инновационный трамвайный вагон «Львенок» – это полностью переработанная версия хорошо зарекомендовавшего себя трамвайного вагона 71-911.

В основе новой машины – уникальная низкопольная поворотная эластичная тележка собственной разработки и производства. Конструкторы спроектировали кабину водителя с максимальной обзорностью и высокой эргономичностью водительского места, кроме того, в трамвайном вагоне предусмотрено интерактивное управление, наружная система видеоконтроля зон посадки-высадки пассажиров и мониторинга дорожной ситуации, дополнительные элементы пассивной безопасности рабочего места водителя, системы активной и пассивной помощи водителю при управлении трамвайным вагоном. «Львенок» – современный, энергоэффективный, экологичный и элегантный городской трамвайный вагон нового поколения.

В Ульяновске электротранс привели такой любопытный факт: после того, как на один из популярных маршрутов (№ 22) вышел новый трамвай, пассажиропоток здесь увеличился на целых 17%.

Кстати, уже в 2021 году город получил – опять же из Москвы – 30 низкопольных троллейбусов.

Но новый (а точнее – обновленный, так как из столицы машины

Ренессанс трамвая

В Ульяновске отдают приоритет электротранспорту



Новые троллейбусы

пришли бывшие в употреблении) парк электрических машин отнюдь не решает проблемы совершенствования транспортной инфраструктуры города. В городе давно назрела (и перезрела) проблема ремонта трамвайных путей.

В городе идет серьезная кампания по замене пути, контактной сети. Таких масштабов модернизации, пожалуй, еще не было. Раньше ремонтировали в год полтора-два километра. Но пути изношены почти на 80%, и тянуть с заменой дальше было нельзя. К примеру, на проспекте Нариманова на некоторых участках рельсы лежат с 60-х годов прошлого века. Конечно, что-то менялось частями, но кардинально не менялось ничего. Последние линии строились в 70-х – начале 80-х годов. Последние два года заменили за сезон около 6 км, в этом году запланировано не меньше. Заодно заменяется и ремонтируется в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» асфальтовое покрытие. Трамвайчики стараются работать по ночам, потому что рано утром народ едет на работу. Не всегда получается уложиться в график, возникают проблемы, скандалы. Но все это неизбежно: город растет и развивается.

Трамвайчики не просто меняют старые рельсы на новые железнодорожные длиной 25 метров, они стараются сделать путь более безопасным и комфортным. Для этого заключили контракт с одной из фирм, которая занимается алюминотермической сваркой рельсов, чтобы сделать путь практически бесстыковым, или, как говорят специалисты, бархатным. Это несколько дороже обычных креплений, но зато надежнее. Кроме того, такой путь позволяет повысить скорость трамваев на маршруте, снизить уровень шума на городских улицах и, как следствие, повысить комфортность перевозки

пассажиров городского электротранспортом. На нескольких магистральных улицах рельсы уже заменили и сварили.

Кроме того, в последние годы заменяется по несколько километров контактного провода, прошла замена выпрямительных агрегатов для тяговой подстанции ТП-1, проведена модернизация системы отопления трамвайного депо № 1, троллейбусного депо № 3, установлены приборы учета теплоносителей, 233 трамвая и троллейбуса оснащены системой ГЛОНАСС, проведены другие мероприятия, чтобы обеспечить надежную работу городского электротранспорта.

Пока мы говорили преимущественно об ульяновском трамвае, работающем в правобережной части города. Но здесь есть и второй вид городского электротранспорта – троллейбус. Причем, что интересно, они нигде в городе не пересекаются.

В 60-х годах в Ульяновске началось активное развитие левобережной части. В Заволжском районе уже тогда работали три крупных предприятия и началось строительство авиационного завода «Авиастар». Областные власти решили, что для организации пассажирского движения в этом районе необходимы троллейбусные линии. В 80-е годы троллейбусные линии строятся ускоренными темпами в Новом городе – за 10 лет протяженность их выросла в два раза: с 25 до 53 км. К слову, сегодня длина контактно-кабельной сети троллейбусных линий составляет 68,3 км.

А потом наступили 90-е годы. Семнадцать лет новые троллейбусы для города не закупались. Ремонтировали то, что еще могло ездить.

Были и попытки связать троллейбусной линией оба берега Волги. Но от этого в конце концов отказались, посчитав, что сложный рельеф местности, дороговизна до-



«Львенок» на улицах города

полнительного оборудования для автономного хода троллейбусов будут равносильны покупке нескольких автобусов на газомоторном топливе.

Однако не исключено, что с развитием техники к этой теме – к выпуску троллейбусов из Заволжского района в центр города – в Ульяновске еще вернутся. Это направление уже долгие годы остается одним из самых проблемных и загруженных. По мнению специалистов, развитие маршрутной сети экологически чистого вида транспорта не потребует значительных финансовых затрат на строительство контактно-кабельных линий и тяговых подстанций.

На долю электротранспорта в Ульяновске до пандемии приходилось примерно 45% от всего количества перевезенных пассажиров. В прошлом году число перевезенных электротранспортом пассажиров упало почти на треть. Сейчас пассажиропоток медленно, но начал восстанавливаться. Работы впереди еще много, и поэтому в МУП «Ульяновскэлектротранс» торопятся с ремонтами, чтобы за лето успеть сделать как можно больше.

Но реформированию этого вида транспорта мешает весьма серьезная проблема – кадры. Список вакансий на предприятия очень большой. Как объяснили в Ульяновске электротрансе, трудностей здесь много:

– У нас есть лицензия на право обучения профессии водителя трамвая и троллейбуса. Мы набираем группы и обучаем их в течение пяти месяцев, после чего трудиться начинают практически все, кто прошел обучение. Они должны отработать три года. Потому что в противном случае надо вернуть деньги за обучение. Тем не менее средний возраст работающих достаточно большой, да и текучесть кадров немалая. Связано это и с пандемией,

и с тем, что перестали приезжать люди из бывших союзных республик. К тому же многие, отработав три года, уезжают в Москву, потому что там зарплата за такую же работу, что и в Ульяновске, в полтора-два раза больше.

Не устраивает не только характер работы, но и уровень оплаты. Сегодня тариф по безналичной оплате – 20 рублей, за наличные – 22 рубля. А себестоимость – 34. Тариф регулируемый и не менялся с конца прошлого года. А поднимать его надо в любом случае: в конце концов, нельзя же работать себе в убыток. Хотя справедливости ради надо сказать, что субсидии от муниципалитета Ульяновскэлектротранс получают почти полностью.

Конечно, здесь и сами стремятся максимально сократить расходы, оптимизировать многие процессы. К примеру, когда ввели новый подвижной состав, потребление электроэнергии снизилось на 20%. На новых троллейбусах раньше стояли двигатели постоянного тока, сейчас – асинхронные. Их отличают простота в эксплуатации, доступная цена, высокая надежность, отсутствие необходимости проводить сложное и дорогостоящее обслуживание.

Электротранспорт в Ульяновске будет развиваться и впредь. Вместе с тем в рамках оптимизации маршрутной сети на территории города Ульяновска, обеспечения транспортной доступности и снижения задублированности на комиссиях по организации транспортного обслуживания было принято решение об изменении троллейбусной маршрутной сети в Заволжском районе. Кроме того, рассматривается вариант строительства трамвайной ветки в новом микрорайоне Юго-Западный в Засвияжском районе.

Так что ренессанс трамвая в Ульяновске продолжается....



Троллейбус работает без кондуктора



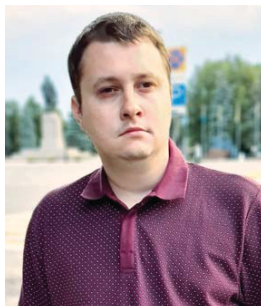
В городе активно идет ремонт трамвайных путей



Путь будет новым

Цифровизация транспорта: от простого к сложному

В Ульяновской области разрабатывается уникальная ИТС



Директор ООО «Симдев»
Дмитрий Благороднов

Транспорт играет огромную роль в жизни людей. От его эффективности работы зависят не только безопасность, но и социальное благополучие региона, показатели многих отраслей экономики. В Ульяновской области одним из реальных инструментов мониторинга и контроля за сегментом транспорта стала региональная интеллектуальная транспортная система АСУ «ЦОДД», разработчиком которой выступил ООО «Симдев».

Цели и задачи региональной ИТС

В Ульяновской области активно ведется внедрение интеллектуальной транспортной системы на базе информационных технологий. В конце 2019 года была создана и введена в эксплуатацию первая очередь ИТС, в состав которой вошли несколько региональных подсистем: навигационного контроля и мониторинга; мониторинга нарушений Правил дорожного движения РФ, выявленных с помощью работающих в автоматическом режиме камер фотовидеофиксации; мониторинга текущего состояния на объектах дорожно-транспортной инфраструктуры с использованием онлайн-камер видеонаблюдения; мониторинга метеослужбы на автомобильных дорогах посредством получения данных с автоматических дорожных метеостанций; управления маршрутами регулярных перевозок и т. д.

Особого внимания заслуживают успешно действующие подсистемы «Мониторинг перемещения общественного транспорта» и «Управление маршрутами общественного транспорта». Необходимость их разработки была вызвана тем, что в регионе требовалось повысить эффективность работы общественного транспорта. Не секрет, что это одна из самых чувствительных областей для населения. Традиционно наиболее резонансные ДТП происходят с общественным транспортом, когда жизни многих пассажиров доверены одному водителю. Да и в принципе любые накладываемые в работе пассажирского автотранспорта вызывают социальное напряжение и недовольство. Поэтому

основную задачу, которую должна была изначально решить система – это потребность отследить, насколько точно перевозчик придерживается расписания, на каких маршрутах есть сбои, и в целом какова общая картина работы общественного транспорта в областном центре.

Результатом стало создание АСУ «ЦОДД» – единой структурно-распределенной автоматизированной информационной системы, которая обеспечивает мониторинг и контроль транспортно-дорожного комплекса Ульяновской области. Заказчиком этого продукта выступило правительство Ульяновской области, оператором – АНО «Центр организации дорожного движения» (АНО «ЦОДД»). Разработчиком системы является отечественная ИТ-компания ООО «Симдев», которая специализируется на проектировании и автоматизации процессов реализации масштабных транспортных ИТ-проектов и систем видеонаблюдения. За сравнительно небольшое время эксплуатации система полностью оправдала ожидания заказчика и не только выполняет свою основную цель, но и решает множество других прикладных задач. Да, подобные системы разрабатывают и в других регионах России, но этот проект можно назвать уникальным по широте охвата анализируемых данных сферы транспорта и расширенному функционалу.

Возможности региональной ИТС

В чем же особенность этой системы? «Основным отличием разработанной информационной платформы заключается в том, что она выполняет функции контроля за регулярностью пассажирских перевозок при различных формах внутренней системы организации перевозочного процесса, – объясняет директор ООО «Симдев» Дмитрий Благороднов. – В частности, в большинстве крупных городов процесс перевозок организован без учета жесткой привязки к сменно-суточному заданию, а перевозчики выполняются в порядке живой очереди. Такая бессистемность не позволяет большинству существующих программ определить фактическое выполнение расписания, а тем самым и упорядочить процесс перевозок. Система АСУ «ЦОДД», разработанная ИТ-компанией ООО «Симдев», позволяет обеспечить контроль за работой транспорта, работающего как по нарядной системе, так и без жесткой привязки автобуса к сменно-суточному заданию. Эта уникальная особенность делает текущую программу более универсальной, чем существующие аналоги».

Но это не все, сама система способна интегрировать в себя множество подсистем и модулей и обеспечить централизованное управление всей транспортной сферой региона.

В настоящее время к системе подключены более 3200 единиц ав-



тотранспортной техники: пассажирский транспорт (автобусы, троллейбусы, трамваи), автомобили скорой медицинской помощи, школьные автобусы, спецтранспорт, осуществляющий ремонт и уборку дорог, автомобили коммунальных служб, в том числе и операторов по обращению с ТКО. В систему также интегрированы подсистемы метеоконтроля, фото-видеофиксации нарушений ПДД, видеонаблюдения, управления работой дорожных табло с переменной информацией, управления электронными табло общественного транспорта, произведена интеграция с базами СМЭВ и т. д.

Пользователями системы являются профильные министерства, органы местного самоуправления, муниципальные образования, федеральные надзорные службы Ульяновской области, дорожно-эксплуатирующие организации, а также сами участники рынка пассажирских перевозок, то есть предприятия. Для последних разработана функция личного кабинета, который обеспечивает специализированный доступ к системе: перевозчик может в режиме реального времени управлять сменно-суточными нарядами транспорта, контролировать их работу, формировать различные профильные отчеты о работе как всего предприятия, так и каждого маршрута или транспортного средства в отдельности.

ООО «Симдев» уверен, что возможности текущей системы позволяют многократно ускорить, облегчить и систематизировать работу органов исполнительной власти и органов местного самоуправления, а также придать стимул к развитию сферы перевозок в целом. Опыт Ульяновской области подтверждает ожидания разработчика ООО «Симдев» и доказывает это на практике.

Результат – спасенные жизни

Важнейшим показателем работы региональной интеллектуальной транспортной системы стали показатели состояния безопасности дорожного движения в Ульяновской области за последние два года. Так, основным из них является снижение количества погибших

на территории региона. Согласно нацпроекту к 2024 году этот показатель по области должен быть снижен до 9,11 на 100 тыс. населения и до 4,31 – к 2030 году. Прогнозный показатель региона на 2020-й год был определен как 11,76 чел. на 100 тыс. населения (не более 145 чел.). Фактически за 12 месяцев прошлого года на территории области показатель смертности от ДТП составил 10,25 чел. на 100 тыс. населения – погибли 126 чел., что на 28% ниже, чем годом ранее. Так что Ульяновская область находится на первом месте в Поволжском федеральном округе и на третьем в России по сокращению числа погибших в автоавариях. Текущий год продолжает позитивную тенденцию: по итогам 5 месяцев на территории Ульяновской области погибли 26 человек, что на 38% меньше аналогичного показателя прошлого года. То есть показатель смертности от ДТП составил 2,13 человек на 100 тыс. населения при прогнозе не более 4,14. Показатель транспортного риска составил 0,56 человек на 10 тыс. транспортных средств при прогнозе не более 0,90.

Таким образом, можно с уверенностью сказать, что интеллектуальная транспортная система АСУ «ЦОДД» внесла свой вклад в повышение безопасности дорожного движения, снижение аварийности и, самое главное, – уменьшение количества погибших на дороге. Региональная интеллектуальная транспортная система на сегодня уже достигла внушительных результатов. Несмотря на это, работа по ее развитию продолжается, в перспективе планируется внедрить новые аналитические и контрольные модули контроля за прохождением пассажирским транспортом технического осмотра; наличие действующего полиса ОСАГО, ОСГП; анализ произошедших ДТП. Кстати, для такого анализа уже создан специальный аналитический модуль аварийности. Он позволяет исследовать каждое совершенное ДТП, выяснить его причину, разбить по видам и проанализировать их по возрастной группе участников, по тяжести последствий и т. д.

На практическом уровне этот анализ помогает принимать решения по совершенствованию организации дорожного движения. На-

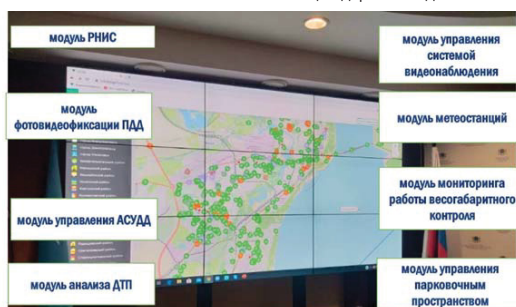
пример, система показывает, что на той или иной улице появились места концентрации ДТП. Операторы приняли решение изменить на ней схему движения транспорта, и в результате – снижение аварийности.

Шаги в будущее

Но возможности системы не исчерпываются даже описанным выше функционалом. «Исходя из разнообразности решаемых задач, на транспортных средствах может быть размещено дополнительное оборудование, такое как кнопка подачи сигнала тревоги, средство организации голосовой связи с диспетчером, фото и видеокамера, LCD-дисплей, цифровые и аналоговые контрольные датчики, – перечисляет Дмитрий Благороднов. – После настройки и установки на транспортные средства бортовое навигационно-связное оборудование подключается к региональной интеллектуальной транспортной системе и проходит на ней процедуру регистрации. При этом система разграничена как по отраслевым направлениям, так и по организационной структуре государственного управления в регионе, что позволяет детально анализировать работу каждого вида транспорта на конкретной территории региона. Этим самым достигается дифференцированный подход к управлению, что позволяет выявлять возникающие проблемы на начальном этапе и применять превентивные решения».

К примеру, программа позволяет проводить аналитическую работу с маршрутными сетями по определению задублированности. Разработанные модули позволяют всецело оценить долю охвата каждого населенного пункта транспортным сообщением. Хотя и небольшие, но позитивные изменения происходят постоянно: начиная с 2020 года, пассажиры в Ульяновске и Димитровграде могут видеть местоположение автобуса нужного маршрута в режиме реального времени в приложении Яндекс.Транспорт, 2ГИС, а с 2021 года – узнать о времени прибытия автобуса, посмотрев на информационные табло, которые установлены на ряде остановочных павильонов.

Разработчик АСУ «ЦОДД» компания ООО «Симдев» нацелена на дальнейшее развитие интеллектуальной транспортной системы и распространение наработанного опыта на территории других регионов России и СНГ. Это будет принципиально иной технологический уровень, и заделы для этого есть уже сейчас.





**Начальник
Ульяновского территориального
отдела МУГАДН
Александр Астапенко**

Транспорт — это строгий порядок

Именно этого добиваются инспекторы территориального отдела МУГАДН

Начавший недавно исполнять обязанности главы администрации Ульяновска Дмитрий Вавилин среди проблем, требующих скорейшего решения, назвал работу общественного транспорта. Уже слишком часто горожане жалуются на техническое состояние пассажирского транспорта, несоблюдение водителями графика движения и многие другие недостатки городских автобусов, троллейбусов и трамваев.

И, наверное, неслучайно областное министерство транспорта предлагает внести изменения в отдельные законодательные акты Ульяновской области.

«Наиболее частыми причинами нарушений при перевозке пассажиров автомобильным транспортом являются срывы рейсов из-за недовыпуска подвижного состава на линию, несоблюдение установленного расписания регулярных пассажирских перевозок. Указанные нарушения влекут за собой неисполнение перевозчиками условий перевозки пассажиров, особенно на маршрутах регулярных перевозок в городском сообщении, что приводит к негативной реакции населения», — сказано в пояснении к проекту изменений.

При нарушениях расписания движения, считают в минтрансе области, а именно при увеличении интервалов между рейсами, происходит переполнение салона автобуса, что отрицательно сказывается на качестве и безопасности пассажирских перевозок, особенно в условиях пандемии. Неравномерная загрузка вызывает серьезные колебания затрат времени на посадку-высадку пассажиров, что в свою очередь создает задержки автобусов на остановочных пунктах, приводит к нарушению установленного режима работы автобусов, повышению расхода топлива, снижению скорости сообщения и уровня безопасности движения.

Поэтому предлагается с декабря 2021 года ввести административную ответственность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей за неисполнение требований, установленных нормативными правовыми актами.

Чего хотят в минтрансе? Соблюдения требований к максимально допустимому соотношению между количеством рейсов, не сделанных за один квартал, и количеством рейсов, предусмотренным для выполнения в течение этого квартала установленным расписанием. При условии, что контроль за соблюдением расписания идет с использованием региональной навигационно-информационной системы.

То, что в сфере пассажирских перевозок еще немало проблем, подтверждают и результаты работы территориального отдела государственного автодорожного надзора по Ульяновской области Средне-Волжского межрегионального управления Госавтонадзора.

Как рассказал заместитель начальника управления — начальник территориального отдела Александр Астапенко, в Ульяновской области совместно с сотрудниками ГИБДД УМВД России постоянно проводятся рейдовые проверки транспортных средств и условий их эксплуатации. За пять месяцев 2021 года проведены 112 таких рейдов, в ходе которых проверены 395 транспортных средств, из них на 220 обнаружены нарушения.

Кроме того, во время проверок выявлены более четырехсот право-

нарушений транспортного законодательства. Наиболее типичные и массовые — отсутствие предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей и предрейсового контроля технического состояния транспортных средств; нарушение профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых к работникам; отсутствие тахографов либо нарушение правил их эксплуатации; отсутствие карты маршрута регулярных перевозок; несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров; уклонение от исполнения требований к обеспечению доступности для инвалидов; нарушения лицензионных требований и т. д.

Практически по всем статьям Кодекса об административных правонарушениях РФ, входящим в полномочия Ространснадзора, выявлены нарушения транспортного законодательства. Для их устранения выданы 132 предписания, 32 предостережения о недопустимости игнорирования обязательных требований.

В отношении перевозчиков — нарушителей транспортного законодательства возбуждены 519 административных дел, привлечены к административной ответственности 68 юридических лиц, 40 индивидуальных предпринимателей, 182 должностных лица и 205 физических лиц, наложено штрафов на сумму 2336,6 тыс. руб., взыскано штрафов на общую сумму 1681,6 тыс. руб.

К сожалению, еще продолжают эксплуатироваться автобусы некоторых предприятий и организаций без лицензии, а также с нарушением лицензионных требований. Поэтому практически ежемесячно совместно с сотрудниками управления дорожного хозяйства и транспорта администрации г. Ульяновска, а также депутатов городской думы проводятся рейдовые проверки организаций, выполняющих городские перевозки пассажиров.

Начиная с 1 марта 2019 года территориальным отделом Госавтонадзора выданы 588 лицензий на право перевозок людей автобусами. В реестр лицензий ТОГАДН по Ульяновской области включены



2716 автобусов, которые занимают такими перевозками.

Для противодействия нелегальным перевозкам принято решение о ликвидации мест несанкционированной отправки пассажиров и выявлении перевозчиков, работающих без лицензии. В оперативном плане, как подчеркнул Александр Астапенко, помощь оказывает недавно созданная региональная транспортная инспекция.

За нарушения лицензионных требований решением судов привлечены к административной ответственности 12 юридических лиц на общую сумму 150 тыс. руб. Остальные материалы находятся в судах на рассмотрении.

Ужесточение контроля за этими видами перевозок привело к замет-

ному улучшению ситуации с безопасностью движения. Число ДТП по вине водителей городского наземного электротранспорта, например, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сократилось почти вдвое.

Ульяновская область заняла первое место в рейтинге регионов России по степени обеспеченности системой ГЛОНАСС. Сегодня, по информации областного минтранса, весь подвижной состав дорожно-транспортной отрасли региона оборудован такой аппаратурой. К системе подключены более 3100 транспортных средств, в том числе пассажирский транспорт, дорожная и коммунальная техника, школьные автобусы, кареты скорой помощи.

Региональная информационная навигационная система позволяет обеспечить круглосуточный непрерывный контроль за выполнением расписания, схемы движения, скоростного режима всего пассажирского транспорта каждого муниципального образования, формировать профильные отчеты. Система контроля пассажирского транспорта интегрирована в процесс проверки фактически выполненных объемов транспортной работы при оплате по государственным и муниципальным контрактам на перевозки. Также с помощью системы организованная работа мобильных приложений «Яндекс.Транспорт» и «2ГИС», которые функционируют в Ульяновске и Дмитровграде.

Кроме того, в бюджете области выделено почти 176 млн руб. на меры по повышению безопасности дорожного движения. Бюджетные средства предусмотрены на установку новых дорожных знаков, нанесение разметки, организацию освещения и обустройство переходов у школ и детских садов.

— Все эти меры дают свои результаты. Многие проблемы, годами копившиеся в этой сфере, уже решены, — говорит Александр Астапенко. — Но осталась одна, которая сильно беспокоит — перевозка детей, организация этих перевозок и контроль за ними. Ведь что такое школа со своим автобусом? Ну, допустим, прошел директор школы аттестацию по безопасности дорожного движения. Стал ли он специалистом в этой сфере? Сомневаюсь... Кстати, некоторые директора школ успешно проходили у нас аттестацию лишь с пятого раза!

В Чердаклинском районе, например, подошли к решению проблемы здраво. Они собрали все школьные автобусы в местном ПАТП. И ими занимается человек, который ориентируется в технике, в том числе автомобильной, в правилах дорожного движения, в организации перевозок, проверках технического состояния и т. д. У директора же школы и так забот хватает.

Почему главы администраций не перенимают этот опыт? На мой взгляд, от нежелания брать на себя лишнюю ответственность.

По заказным перевозкам проблем стало меньше. Появлялись и пандемия, и сокращение пассажиропотока, и уход некоторых компаний с рынка. Ну и ужесточение контроля, конечно. Меньше стало и нелегалов. Они переместились в районы. Работают на регулярных маршрутах, в том числе междугородных. Но, как говорится, только для своих. Однако таких становится все меньше. Люди все-таки предпочитают заплатить официальному перевозчику, чтобы избежать многих проблем.

— Соблюдение транспортного законодательства при перевозках пассажиров — главный фактор, влияющий на безопасность дорожного движения, — подчеркнул Александр Астапенко. — Любая авария с участием пассажирского транспорта чревата тяжкими последствиями и вызывает большой общественный резонанс. Обеспечение безаварийной перевозки людей на протяжении не одного десятилетия является основным предметом обсуждения как на региональном, так и на федеральном уровне. Именно в транспортной отрасли важно строгое соблюдение установленного порядка и жестких правил. Безопасность дорожного движения — одна из гарантий конституционного права на жизнь, и мы приложим все усилия для того, чтобы эти гарантии строго соблюдались всеми участниками движения.





УНИКАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ РЕГИОНА НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ

Транспортная доступность

- 2 международных аэропорта
- 2 грузовых речных порта типа «Река - Море»
- Выход на федеральную трассу М-5 «Урал»

Развитая индустриальная база

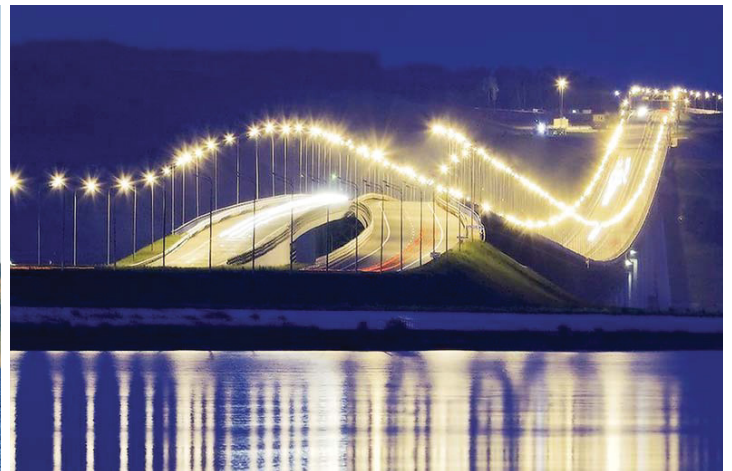
- R – 1000 км** 44 млн жителей
 38% платежеспособного спроса РФ
 193 тыс. промышленных предприятий
- R – 500 км** 22 млн жителей
 26% платежеспособного спроса РФ
 47 тыс. промышленных предприятий

1,26

млн человек
население региона

343

млрд рублей
объем ВРП



Над спецвыпуском работали:
Рафик Барсегян – директор
по региональным проектам
E-mail: bars777-17@mail.ru

Юрий Бурылин – главный редактор

Людмила Изъюрова,
Евгений Ушенин – спецкоры «ТР»

Сергей Лебедкин – верстка
Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru, goldasn@mail.ru

На правах рекламы